
3 1761 08154209 4



BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING).

BULLETIN

DE LA

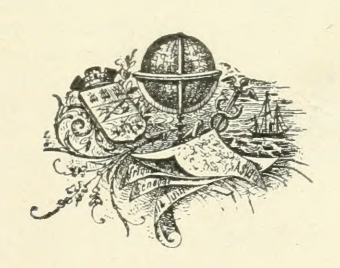
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

1ER SEMESTRE DE 1904

Vingt-Cinquième Année. — Tome Quarante-Unième.



SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,

LILLE.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du Lundi 28 Décembre 1903.

Présidence de M. Ernest NICOLLE, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Quarré-Reybourbon, Auguste Crepy, Merchier, Henri Beaufort, Cantineau, Delahodde, Godin, l'Abbé Lesne, Pajot, prennent place au Bureau.

Se font excuser MM. Raymond Théry et Fernaux-Defrance.

Le procès-verbal de la dernière Assemblée, réunie le 29 Octobre passé, a été publié dans le Bulletin de Novembre et est adopté.

Adhésions nouvelles. — Dans les séances du 13 Novembre et du 11 Décembre, 92 nouveaux Sociétaires ont été admis par le Comité d'Études, leurs noms seront insérés à la suite du procès-verbal.

Au cours de 1903 il y en a eu 223 au total.

Le Président fait remarquer ce grand nombre d'adhésions, résultat des efforts de nos collègues pour mettre en relief les avantages et servir les intérêts de notre Société, résultat également honorable pour ceux-là et pour celle-ci.

La Société a reçu une autre preuve d'attachement très flatteuse de M. Jules Potié, un membre des premiers jours, puisqu'il est inscrit sous le N° 211, et un collaborateur aimable qui, dans diverses circonstances, nous a manifesté son zèle par un concours charmant sous la forme de compositions littéraires appréciées. Il s'est fait porter comme Membre fondateur, c'est un lien nouveau et perpétuel qui l'unit à la Société.

Distinctions honorifiques. — Parmi nos collègues, ont été créés :

Chevaliers du Mérite agricole.

MM. Jules Contal ;
Eugène Vaillant.

Officier d'Académie.

M. Luneau, de Lille.

L'Assemblée leur vote des félicitations.

Nécrologie. — La Société déplore la mort de :

MM. Deconinck, de Tourcoing ;

Picavet-Quef, de Lille ;

Arthur Verstaen, inscrit sur nos listes d'entrée sous le N° 136, Avocat, qui s'était créé de vives sympathies au barreau de Lille.

L'Assemblée adresse l'expression de ses sympathies aux familles de ces regrettés collègues.

Une lettre de M. Alfred Thiriez fils adressée au Président témoigne à la Société sa reconnaissance pour la sympathie qui a été exprimée dans la dernière Assemblée générale à sa famille attristée, et pour l'hommage rendu à la mémoire de son regretté père.

Concours. — Les résultats du Concours de 1903 ont donné lieu à l'établissement par la laborieuse et dévouée Commission des Concours de la liste des récompenses, plus nombreuses que les années précédentes, lesquelles approuvées par le Comité d'Études seront distribuées en Séance solennelle à la fin de Janvier.

Le Comité d'Études, sur la proposition de la même Commission, a apporté au programme du Concours de la Fondation Paul Crepy un changement auquel on ne saurait donner trop de publicité afin d'attirer des candidats et de stimuler leur zèle. Désireux de laisser la bourse de 300 francs due à la générosité de la famille Crepy consacrée tout entière à l'étude de la région choisie, il a décidé que la Société prendra à sa charge les frais de transport du Lauréat, à l'aller et au retour, jusqu'à son champ de travail.

Excursions. — MM. Auguste Crepy et Maurice Thieffry ont organisé une visite de la nouvelle Salle de spectacle le dimanche 22 Novembre. Plus de deux cents personnes ont répondu à leur appel. Ce groupe nombreux a voulu reporter une partie de son plaisir sur les enfants pauvres de l'Hospice-Général et a fait remettre une somme de fr. 204, destinée à leur offrir des jouets de St-Nicolas, à la Commission administrative des Hospices. Celle-ci a exprimé ses remercîments de cette libéralité par une lettre adressée à M. Maurice Thieffry qui avait opéré le versement.

Le samedi 5 Décembre, les Membres de la Commission des Excursions se sont réunis dans un banquet par souscription où, comme de coutume, ont régné la cordialité et la gaîté. Ce sera l'une des sources d'idées nouvelles et d'efforts communs pour l'organisation de la prochaine campagne de voyages et de visites.

Conférences données depuis la dernière Assemblée :

Jeudi 5 Novembre. — M. le Dr René Le Fort : *Excursion en Égypte par la Grèce et le Sud de la Russie en hiver.*

Dimanche 8 Novembre. — M. Alfred Dumont, Maire de Dunkerque : *Flâneries dans St-Pétersbourg.*

Jeudi 12 Novembre. — M. Jean Brunhes : *La culture en plein désert. La conquête du Sahara par les puits artésiens.*

Lundi 16 Novembre. — M. Eugène Gallois : *A la Côte Occidentale d'Afrique.*

Dimanche 22 Novembre. — M. Marcel Dubois, présenté par M. Chautemps, ancien Ministre des Colonies : *Pourquoi il faut à la France une forte marine.*

Jeudi 26 Novembre. — M. Paul Labbé : *Voyage en Extrême-Orient : Sibérie, Japon, Mandchourie.*

Dimanche 29 Novembre. — M. le Dr Eustache : *En Andalousie, Grenade et l'Alhambra.*

Jeudi 3 Décembre. — M. le Dr Maclaud : *La nouvelle Frontière de la Guinée française.*

Dimanche 6 Décembre. — M. Francis Mury : *La Mission Auguste Pavie en Indo-Chine.*

Jeudi 10 Décembre. — M. le Vicomte de Mathuisieulx : *Son Voyage en Tripolitaine.*

Mercredi 16 Décembre. — M. Ernest Lochet : *France et Maroc.*

Dimanche 20 Décembre. — M. Gervais-Courtellemont : *La France dans l'Asie nouvelle : L'Indo-Chine et le Yunnan.*

Mercredi 23 Décembre. — M. Jean-B.-B. Prévost : *Le Canada français.*

XXVe Congrès national des Sociétés françaises de Géographie. — Cette session se tiendra à Tunis en 1904, pendant les vacances de Pâques. Elle est annoncée dans le Bulletin. C'est une très bonne occasion offerte aux Membres de la Société de faire un voyage à Tunis, avec des avantages tout particuliers de prix et d'intérêt. Les adhésions seront reçues au Secrétariat et transmises par la Société.

Les contributions de travaux géographiques seraient accueillies avec reconnaissance pourvu qu'elles soient dignes de remarque.

Notre Secrétaire-Général-Adjoint M. R. Théry sera le délégué officiel de notre Société à ce Congrès.

Nous avons à annoncer aussi :

Le *42e Congrès des Sociétés savantes*, qui aura lieu à la Sorbonne à Paris, du 5 au 9 Avril 1904.

Le *XVIIIe Congrès de la Fédération archéologique et historique de Belgique*, qui tiendra sa session à Mons en 1904.

MM. Quarré-Reybourbon et Eeckman y représenteront notre Société.

Album Géographique. — Cette publication brillamment illustrée est faite par MM. Marcel Dubois et Camille Guy à la Librairie Armand Colin à Paris. Plusieurs fascicules en ont paru et on prépare maintenant une livraison pour la « France du Nord ». Pour la mener à bien les auteurs cherchent des documents photographiques et caractéristiques sur Lille et sa région industrielle. Ils s'adressent à notre Société pour en obtenir, or nos collections contiennent beaucoup de vues étrangères mais rien sur notre ville même et ses environs. Le Président transmet donc ce désir à ses collègues qui posséderaient de telles vues et seraient disposés à les prêter pour satisfaire au désir de ces auteurs, amis de la Géographie et de notre Société. La provenance en serait sans doute indiquée si on les publiait.

La parole est donnée à M. l'Abbé Lesne pour la relation de sa « *Promenade aux environs de Naples : Misène, Cumes, Lac Averne.*

A la suite de cette communication, M. le Président présente à M. l'Abbé Lesne les remercîments de l'Assemblée et fait remarquer la valeur géographique et l'exactitude de la description de ces pays célèbres. Ces qualités foncières sont relevées

par un cadre poétique, d'une littérature délicate, qui embrasse non seulement les aspects présents mais attire à lui toutes les fictions mythologiques et les récits des poètes, des savants et des historiens de l'antiquité. Il obtient de M. l'Abbé Lesne la promesse de son travail pour le Bulletin.

Élection de 10 Membres du Comité d'Études :

MM. O. Godin, G. Houbron, Léon Lefebvre, Albert Levé, H. Pajot, A. Palliez, Quarré-Reybourbon, A. Schotsmans, G. Six, D^e A. Vermersch, sont réélus pour trois ans.

La séance est levée à dix heures.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 OCTOBRE 1903.

Nos d'inscription. MM.

4289. SALEMBIER-DELEBARRE, négociant, 118, rue de Lille, La Madeleine.
Présentés par MM. *Desrumaux* et *Sauvage.*

4290. FAURE (Pierre), industriel, 9, boulevard Bigo-Danel.
Dr Vermersch et *Dr Vienne.*

4291. LEFORT (Dr), chirurgien des Hôpitaux, 44, rue Colbert.
H. Lefort et *Ernest Nicolle.*

4292. LESAGE, capitaine au 43e de ligne, 66, rue Roland.
Ct Dupire et *Swynghedauw.*

4293. DESREUMAUX (l'abbé), vic. de la par. de la Madeleine, 21, rue du Pont-Neuf.
Fernaux-Defrance et *Delahousse.*

4294. DECOBERT, pharmacien-major de 1re classe en retraite, 13, rue Gambetta.
Fernaux-Defrance et *G. Houbron.*

4295. LYON (Georges), recteur de l'Académie, 22, rue St-Jacques.
Ernest Nicolle et *A. Merchier.*

4296. DUPONT, propriétaire, 227, boulevard de la Liberté.
Sorlin-Minisclouх et *Liem.*

4297. BIEBUYCK (Dr Edmond), 41, rue de la Louvière.
Vaillant et *Spire.*

4298. BERNHEIM, négociant, 11, place Jeanne-d'Arc.
Blum et Melle *Ducrocq.*

4299. LEMAN (l'abbé), professeur, 92, rue Solférino.
L'Abbé Delepine et *Fernaux.*

4300. HENNECART (Albert), ingénieur à la Société d'Escaut-et-Meuse, à Anzin.
Godin et *Georges Houbron.*

4301. DUFOUR, pharmacien, 51, rue des Postes.
Dr Vermersch et *Bernard.*

4302. FICHELLE (Melle), professeur à l'École primaire sup., 9, rue du Bas-Jardin.
Melle *Bourgoignon* et Melle *Ducrocq.*

4303. GOLDBERG, négociant, 12, rue de la Chambre-des-Comptes.
Van Ryswyck et *Delahodde.*

Nos d'inscription. MM.

4304. Rossignol (Auguste), industriel, 12, rue Nicolas-Leblanc.
Henri Beaufort et *Delahodde.*
4305. Delcourt (Léon), propriétaire, 122, rue Solférino.
Paul Deledicque et *Ernest Nicolle.*
4306. Pollet-Legrand (Mme), mercerie en gros, 62, rue des Arts.
Dr Baelde et *Dr Doumer.*
4307. Busschaert (Louis), représentant, 7, rue du Chevalier-Français.
Van Troostenberghe et *Thieffry.*
4308. Destailleurs (Mme Emile), 18, place de Tourcoing.
Melle *Carpentier* et *Mme Auguste Carpentier.*
4309. Chattelyn, constructeur, 55, boulevard de la Liberté.
Laroche-Delattre et *Pollet.*
4310. Rogeau-Lepers, négociant, 160, rue de Paris.
A. Bouchez et *Dr Vermersch.*
4311. Giard, libraire, ex-élève de l'École des Chartes, 2, rue Royale.
Dr Vermersch et *Quarré-Reybourbon.*
4312 Outters-Eloy, directeur d'assurances, 67, rue Fosse-aux-Chênes, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*
4313. Malard (Georges), ingénieur, 160, rue d'Inkermann, Roubaix.
P. Destombes et *Clety.*
4314. Rauscher (commandant), 60, rue de Bourgogne.
Merchier et *Ardaillon.*
4315. Vandervinck (Mme), 218, rue Nationale.
Merchier et *Six.*
4316. Boyer, percepteur, 4, rue Jeanne-d'Arc.
Merchier et Six.
4317. Leuridan (Émile), 29, rue de Loos.
Lagaisse et *Cantineau.*
4318. Bertaux (Dr), 16, rue André.
Edouard Weiss et *Ivan Weiss.*
4319. Eastwood (John), 96, rue de Condé.
Fernaux-Defrance et *G. Houbron.*
4320. Tilloy (Mme Ernest), propriétaire, 163, rue Nationale.
Ernest Nicolle et *Louis Nicolle.*
4321. Dazin-Flipo (Veuve), propriétaire, 105, Grande-Rue, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*
4322. Flipo-Cousin, propriétaire, 159, Grande-Rue, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*
4323. Desmidt (Daniel), 5, rue Émile-Zola, Mons-en-Barœul.
Decramer et *Thieffry.*
4324. Albert (Charles), chef de bureau, 48, rue Jean-Bart, La Madeleine.
Bernard et *Debailleul.*
4325. Derville (Dr), 58, rue du Grand-Chemin, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*
4326. Weiss (Edmond), négociant, 17, rue André.
Mme Hachet et *Paul Sée.*
4327. Weiss (Yvan), négociant, 7, rue Jeanne-d'Arc.
Mme Hachet et *Paul Sée.*
4328. David, employé, 15, rue Faidherbe.
Merchier et *Six.*

N^{os} d'inscription. MM.

4329. TAHON (le capitaine), 16, rue des Stations.
Thomas et *Merchier.*

4330. GASSER, ingénieur, 38, rue d'Artois.
Merchez et *Cluzet.*

4331. MULLIEZ-DELATTRE, fabricant, 10, rue du Curoir, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*

4332. DEBRUYNE (Constant), propriétaire, 30, rue du Château.
Bernaert et *C. Leloir.*

4333. RENAUX (Georges), commerçant, 72, rue de Paris.
Bernaert et *C. Leloir.*

4334. MASSELOT (Melle Clara), employée des Postes, 7, rue Parrayon.
Quarré-Reybourbon et *Van den Heede.*

4335. MASURE (l'abbé Émile), archiviste diocésain, 34, rue de Turenne.
Fernaux-Defrance et *E. Théodore.*

4336. PLATEL (Charles), propriétaire, 51, rue Faidherbe, La Madeleine.
Albert Platel et *J. Belin.*

4337. JONVILLE (Paul), négociant, rue St-Georges, 45, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*

4338. GOUDARD (commandant), chef du Génie, fort St-Sauveur.
Colonel Compagnon et *Ernest Nicolle.*

4339. AUBERT, offic. d'ad. de 1re cl. du Génie, attaché à la dir. du Gén., f. St-Sauveur.
Colonel Compagnon et *Ernest Nicolle.*

4340. LEVAVASSEUR, ingénieur, 48, rue Henri-Kolb.
Merchier et *Garcenot.*

4341. MILLIEZ (Lucien), 43, rue d'Antin.
E. Pruvost et *Pouille.*

4342. BEUN, négociant, 24, rue de Roubaix.
Melle *Froment* et *Fernaux-Defrance.*

4343. DELANNOY (Melle Élisa), 121, rue Nationale, Tourcoing.
Bittebière et *Petit-Leduc.*

4344. DERVEAUX (Paul), négociant, 43, rue du Midi, Tourcoing.
F. Masurel et *Petit-Leduc.*

4345. MOULIN (Émile), fabricant, 140, rue Nationale, Tourcoing.
Eug. Dervaux et *Petit-Leduc.*

4346. MASQUELIER-DEWAVRIN, entrepreneur, 10, quai du Canal, Tourcoing.
Eug. Dervaux et *Petit-Leduc.*

4347. LEFEBVRE (Émile), rentier, 17, rue des Ursulines, Tourcoing.
Georges Lefebvre et *Petit-Leduc.*

4348. SÉNÉCHAL (l'abbé René), 210, rue Nationale.
L'Abbé Lesne et *G. Houbron.*

4349. SÉE (Melle Anna), 24, avenue Kléber, Paris.
Drs *Vermersch* et *Thibaut.*

4350. PETYT, employé, 20, rue St-Sébastien.
Lemoine et *Hertmann.*

4351. BOURLET (Maurice), négociant, 13, place Simon-Vollant.
Fernaux-Defrance et *Mme Defrance.*

4352. DE CALLENSTEIN (Paul), bijoutier, 28, rue Esquermoise.
F. Rattel et *Ketelair.*

4353. BIDART (Mme veuve), 69, rue Jacquemars-Giélée.
Ernest Nicolle et *Quarré-Reybourbon.*

N°s d'inscription. MM.

4354. Butzbach (Eugène), ingén., dir. des établ. Mollet-Fontaine, 63, rue Auber.
Godin et *Henri Beaufort.*
4355. Jacquey, professeur à la Faculté de Droit, 36, rue de Valmy.
Ardaillon et *Merchier.*
4356. Facq (Louis), négociant, 55, rue Esquermoise.
Druez et *Pierre Decroix.*
4357. Verroust (Jules), propriétaire, 78, rue Faidherbe, La Madeleine.
H. Beaufort et *Choquel-Bomart.*
4358. Watier, libraire, 64, Grand'Place.
Cantineau et *Fernaux.*
4359. Benoit (Dr), 59, rue de Lille, La Madeleine.
Delahodde et *H. Beaufort.*
4360. Quembre, contrôleur des Mines, 11, rue Gauthier-de-Châtillon.
Bellengier et *H. Beaufort.*
4361. Cleve (E.), directeur, 29, boulevard de la République, à Roubaix.
P. Destombes et *Clety.*
4362. Rousseau (Mme), propriétaire, 36, rue Charles-Quint, Roubaix.
P. Destombes et *Clety.*
4363. Descroix (Albert), représentant, 49, rue des Tanneurs.
Cantineau et *Houbron.*
4364. Six (Henri), industriel, 148, rue Colbert.
Debayser et *Bulteau.*
4365. Massin, directeur de la Halle aux Cuirs, 171, boulevard de la Liberté.
Fernaux-Defrance et *Dr Eustache.*
4366. Vandamme (Louis), négociant en laines, rue de Cassel, Roubaix.
Boulenger et *César Leplat.*
4367. Boudry (Émile), propriétaire, 6, rue du Chaufour.
Dr Vermersch et *Decramer.*
4368. Lussiez (Charles), repr. des Mines d'Aniche, 59, rue du Curoir, Roubaix.
Auguste Crepy et *L. Bulteau.*
4369. Houzet-Descamps (Mme Veuve), 107, rue de Lommelet, Roubaix.
Mme Dhalluin-Grouzet et *J. Clety.*
4370. Wattinne-Vandamme, 232, rue Nationale.
Jh. Vandamme et *Mme Huet-Wattinne.*
4371. Prud'homme, juge au Tribunal, 234, rue Solférino.
Godin et *Godron.*
4372. Lefebvre (Dr), 28, rue St-André.
Decramer et *Dr Vermersch.*
4373. Painblan (Dr), 26, rue Jacquemars-Giélée.
Drs Vermersch et *Gaudier.*
4374. Lecœuvre (Mme), institutrice, 2, rue de la Louvière.
Melle Calonne et *Mme Hachet.*
4375. Dupont (Alfred), industriel, rue de Dunkerque, à Tourcoing.
Decramer et *Ph. Suin.*
4376. Roussel (Alfred), constructeur, 40, rue Alexandre-Leleux.
Godin et *Dr Hochstetter.*
4377. Delebarre (Mme Veuve Léon), propriétaire, 25, rue Caumartin.
Mme de la Perrelle et *Ernest Nicolle.*
4378. Leys (Léon), agent de change, 18, rue Puébla.
Dr Vermersch et *Fernaux-Defrance.*

Nos d'inscription. MM.

4379. Lamon-Veil (Alfred), peigneur, 187, boulevard Gambetta, Tourcoing.
F. Masurel et *Petit-Leduc.*

4380. Willoquet-Dedryver (Charles), boucher, 63, rue de Menin, Tourcoing.
F. Masurel et *Petit-Leduc.*

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES REÇUS OU ACHETÉS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 OCTOBRE 1903

I. — Livres.

1° DONS.

Voyage au Soudan, vues et croquis. — Album offert par Mme Brosselard-Faidherbe.

Deux cartes du Canada (provinces de Quebec et d'Ontario), en cartonnage. Chicago, 1903. — Don de M. G. Houbron.

Un bagne russe moderne, par P. Labbé. Paris, Hachette, 1903. — Don de l'Auteur.

A la Côte Occidentale d'Afrique. Hiver 1902-1903, par Eugène Gallois. Paris, Librairie africaine et coloniale. — Don de l'Auteur.

Voyage autour du monde par l'Océanie, l'Amérique centrale, les Antilles et les Guyanes, par Eugène Gallois. Paris, Librairie africaine et coloniale, 1903. — Don de l'Auteur.

L'année cartographique. 13e supplément annuel à l'atlas Schrader. Paris, Hachette. — Don des Éditeurs.

Possibilité de l'importation des sucres dans l'Inde, par L. Vossion. Poitiers, Blais et Roy, 1903. — Don de l'Auteur.

Le port de Kurrachee, par L. Vossion. Poitiers, Blais et Roy, 1903. — Don de l'Auteur.

De la production du charbon dans l'Inde en 1902, par L. Vossion. Poitiers, Blais et Roy. — Id.

Mouvement commercial du port de Bombay, par L. Vossion. Poitiers. — Id.

L'industrie cotonnière dans l'Inde au 31 Mars 1903, par L. Vossion. Poitiers. — Id.

Notice biographique sur M. Albert Dujardin. — Don de Mme Albert Dujardin.

La République du Chili. Leipzig, Brockhaus, 1903. — Don de M. Lucien Jannin, Consul du Chili à Dunkerque.

Monthly Report of the Department of trade and commeree of Canada (August 1903). Ottawa, 1903. — Don de M. Louis Gosset de Reims et Montréal.

Annuaire du Club Alpin français, années 1900, 1901, 1902. — Don de M. Ernest Nicolle.

Annuaire statistique du Canada, 1902. Ottawa, 1903. — Don de M. Prévost, député canadien.

2° ACHATS.

Comment la route crée le type social (les routes du monde moderne), par Edmond Desmolins. Librairie de Paris, 1903.

L'irrigation, ses conditions géographiques dans la Péninsule Ibérique et dans l'Afrique du Nord, par Jean Brunhes. Paris, Naud, 1902.

France nouvelle, par Ferdinand Duchêne. Paris, Calmann Lévy, 1903.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

L'AVENIR ÉCONOMIQUE DE LA PÉNINSULE SCANDINAVE

Conférence faite à Lille le 25 Octobre 1903,

Par M. SYNNESTVEDT,
Chancelier de la Légation de S. M. le Roi de Suède et Norvège, à Paris.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESDAMES, MESSIEURS,

On peut appliquer aux relations commerciales internationales la recommandation des vieilles Sagas islandaises aux guerriers qui allaient prendre femme : « Il est dangereux d'acheter une espérance lointaine ». Et c'est précisément pour vous rendre plus proches, plus familières les grandes et légitimes espérances que l'on fonde maintenant sur les pays du Nord, que j'ai l'honneur et la joie de vous entretenir quelques instants de l'avenir économique de la Péninsule scandinave.

De tout temps la Suède et la Norvège ont eu, malgré leur faible population, des relations commerciales importantes avec l'Europe continentale, grâce à leurs exportations de bois, de métaux, et des produits de la pêche. Cependant si leur activité économique s'était bornée à ce commerce régulier, il eût été superflu de leur consacrer une conférence après les nombreux travaux et les brillantes causeries dont elles ont été l'objet. (Il me suffira de rappeler la très intéressante conférence faite ici même en 1896 par le regretté M. Boutroue, et celle de M. le Commandant Lefébure des Grenadiers belges au commencement de cette année).

Mais il vient de surgir un fait nouveau, de nature à révolutionner le marché économique européen et à opérer au profit de la Scandinavie

un déplacement complet de l'équilibre actuel de la richesse industrielle : on a découvert que la moitié septentrionale de la Norvège et les districts montagneux du Nord de la Suède constituaient une gigantesque et inépuisable mine d'affleurement de la plupart des minerais actuellement utilisables. En Suède, déjà depuis de longues années d'importantes mines de cuivre et de fer sont en pleine exploitation, il suffira d'augmenter leur activité ; mais en Norvège cette découverte aura une importance d'autant plus considérable qu'en 1900 le volume officiel rédigé par le Gouvernement norvégien pouvait commencer le chapitre consacré à l'exploitation minière par ces mots qui sonnent étrangement aujourd'hui déjà :

« L'exploitation des mines en Norvège joue un rôle en somme peu considérable et si elle n'a pas fait de grands progrès depuis une trentaine d'années, cela tient au faible rendement des gîtes métallifères et à l'absence de houille qui s'oppose au développement des usines. Le nombre des localités où l'on a découvert des minerais est toutefois fort grand, et plusieurs de ces gîtes sont exploités depuis des siècles ». Ce document désormais historique, puisqu'il marque le dernier état d'une époque dépassée, relève donc deux entraves au développement minier de ces régions : le faible rendement du minerai et l'absence de houille constatée et démontrée principalement par le géographe Yngvar Nielsen, et l'absence de difficultés et de frais d'extraction, ont déterminé les spécialistes de tous les pays à chercher une nouvelle méthode de traitement du minerai permettant d'utiliser avec bénéfice les immenses gisements de la Péninsule : et au début même de cette année le célèbre Édison annonçait qu'il entrevoyait la solution, et faisait acheter dans le Nord de la Norvège d'importantes étendues de terrains pour y expérimenter l'année prochaine sa nouvelle méthode électrique.

Quant à l'absence de houille, elle cesse désormais d'être d'aucune importance pour la Suède ainsi que pour la Norvège depuis l'entrée en jeu d'un nouveau facteur, la houille blanche, dont ces deux pays ont d'immenses et inépuisables générateurs en la forme de chutes d'eau, de cascades..... de cataractes, pouvons-nous dire, en Norvège, devant Rjukanfossen, qui semble sur le fond vert de la forêt la chevelure éparse d'une divinité endormie devant la grandeur sauvage et l'effroyable puissance de Skjœggedalsfossen ou de Lerfossen, tout près de Trondhjem, la capitale de la Norvège septentrionale, devant enfin la belle chute d'Alfkarleby, qui semble tout en haut de

la Suède ériger les domes colossaux et les clochetons aigus du merveilleux palais de la reine des glaces.

La nature a donc généreusement donné à la Scandinavie avec les richesses souterraines la force qui lui est indispensable pour les exploiter.

Elle lui a donné aussi toutes les facilités possibles pour le transport de ses produits par la voie maritime, qui est la plus économique : la mer ceinture en effet de toutes parts la partie productive de la Péninsule; de nombreux fleuves traversent les immenses plaines de la Suède et des fjords donnent accès jusqu'au cœur de la Norvège, malgré les rocs et les montagnes qu'ils contournent ou divisent de leurs eaux souveraines. Ainsi, dans le Hardanger, le Rosendalfjord pénètre dans une des régions les plus sauvages de la Norvège et baigne de ses eaux calmes les montagnes couronnées de neiges éternelles. Ailleurs, dans le Romsdal, le fjord semble la blanche épée des Dieux du Valhall qui tranche éternellement la montagne rebelle les Troldtinderne, les pics des géants.

Cependant là où la nature a négligé de mettre un fleuve ou un fjord, le Scandinave a su malgré des difficultés inouïes tailler des routes, creuser des canaux, établir des chemins de fer. On se rend mieux compte du mérite de ces travaux devant une de ces routes, par exemple celle de Ostmanlid en Roldal, où il a fallu décrire des lacets et des courbes sans nombre pour obtenir une pente qui permit le charroi. Ailleurs il a fallu percer un tunnel dans la montagne pendant plusieurs kilomètres. Dans le Télemark on a utilisé les cours d'eau déjà existants, mais il a fallu les détourner dans un canal qui relie la mer au lac Nordsjoe et à la chaîne des lacs de Bandak. Il pénètre à 105 kil. dans le pays et s'élève à une hauteur de 72 mètres, répartie en 19 écluses.

Et pour assurer un débouché aux produits de Gellivara et des nouveaux gisements découverts dans le Nord des deux pays, on vient de construire le chemin de fer de Lulea à Narvik, la voie la plus septentrionale du monde, terminée par un port toujours libre sur l'Atlantique.

Quant aux capitaux qui sont nécessaires au développement prochain de ce moderne Eldorado (suivant la parole même d'Édison), ils ne lui manqueront certes pas, car un peu partout dans ce but on forme en ce moment des Sociétés, on groupe des fonds ; en Scandinavie même on acquiert d'immenses terrains, on achète à prix d'or les chutes d'eau ;

et, consécration suprême, la question, nous le savons de source sûre, est étudiée par les grands financiers américains, principalement par Pierpont Morgan.

Aussi l'avenir sourit-il enfin à cette race énergique qui a dû si longtemps soutenir contre la nature une lutte farouche et de tous les instants pour assurer son existence sur un sol qui paraissait alors rebelle et peu hospitalier. Mais ces luttes séculaires ont assoupli et endurci la race et l'ont préparée à savoir supporter le fardeau de la richesse. Car ce n'est pas assez pour assurer la fortune d'un pays que la nature lui ait donné une ou plusieurs richesses naturelles, il faut encore, nous en avons un exemple frappant et journalier chez certain peuple voisin de la France, une race énergique, amie du travail et de la liberté, une vie économique déjà fortement constituée et d'un fonctionnement régulier, ainsi qu'un gouvernement digne d'inspirer la confiance aux capitalistes étrangers, capable de réglementer sagement l'exploitation des richesses naturelles, de garantir l'ordre à l'intérieur et de protéger le pays contre toute atteinte extérieure.

Ces trois conditions essentielles de la fortune d'un pays que la nature a par ailleurs généreusement doté, sont réunies par les pays scandinaves et c'est mon ambition de vous le prouver.

Pour ce qui est du peuple, il m'est impossible de faire ressortir son énergie et son courage autrement qu'en vous montrant ce qu'il fut : Il est d'ailleurs évident que la partie vivante d'une nation suit la voie tracée par ses morts ; ce sont les ancètres qui dirigent la vie postérieure, qui constituent le gouvernail, « la poupe inerte mais puissante par quoi se maintient en proue la direction de la race, esquif lancé à travers le monde » (1).

Il ne saurait entrer dans le cadre restreint de cette causerie de faire un cours, même succinct, de l'histoire de la Scandinavie ; mais on ne peut passer sous silence que les Norvégiens et les Suédois d'aujourd'hui sont les fils des Vikings, les glorieux corsaires qui firent pleurer Charlemagne et ajouter aux litanies le célèbre « Domine, liberanos a furore Normannorum ». Faisant croiser sur la route des cygnes leur dragon redouté, ils allaient insouciants et joyeux à la conquête des empires fabuleux. Ils accompagnaient de leurs rudes mélopées les hululements de la tempête, cette auxiliaire puissante que les amenait

(1) Jean Revel : *Multiple Vie.*

en trois jours de la Norvège au large de la Bretagne, et de là, suivant que le vent soufflait de l'Ouest, du Sud ou du Pôle, ils ravageaient la France, l'Angleterre ou l'Espagne sarrazine. Si la tempête venait du Sud-Est, ils se perdaient dans l'immensité de l'Océan et allaient retrouver en Amérique les hardis marins qui en l'an 1000 avaient fondé en plein empire aztèque une colonie scandinave et une ville, Leifsbudir, que les données des Sagas sur la durée du jour, nous autorisent à situer près de la ville actuelle de Providence par 41° 24′ 10″ de latitude Nord. C'est ainsi que tour à tour ils apparurent aux deux extrémités de l'Europe, en Afrique et en Orient, sur la Méditerranée, sur la Mer Noire et la Caspienne. Ils enlevèrent aux Sarrazins la Sicile, aux empereurs Grecs et aux rois Lombards le Sud de l'Italie ; Constantinople trembla devant eux ; l'Angleterre subit leur domination, et la France leur abandonna une de ses plus belles provinces.

Mais il y avait parmi ces redoutables Vikings dont le nom seul épouvantait l'Europe, des vertus mâles et énergiques, d'autant plus remarquables qu'elles disparaissent souvent ou s'effacent dans les raffinements de la civilisation. C'était une entière bonne foi dans toutes les promesses, une fidélité sans bornes dans toutes les relations. C'était une hospitalité qui ne peut être comparée qu'à celle des Arabes, un sentiment artistique très développé qui s'est transmis jusqu'à nous par des constructions populaires : des églises comme celle de Borgund, que l'on s'imagine plutôt un temple païen, et des greniers sur pilots, ou staburs, d'un travail admirable et d'un style très personnel. C'était encore une générosité de caractère digne de faire honte à tous ceux qui les traitaient de barbares. Du reste, comme le remarque un de leurs historiens, le comte de Gobineau, étaient-ils plus barbares que leurs contemporains, même de France. « A une époque où la reine capétienne Constance allait attendre au passage son confesseur condamné au feu pour hérésie et lui enfonçait dans l'œil une longue épingle, on ne sait pas bien où était la nuance » (1).

Et qu'on n'objecte pas l'inutilité de leurs efforts : formidables individualistes, entités puissantes doublées d'un admirable pouvoir d'organisation, ils groupèrent autour d'eux les éléments inertes et désagrégées des sociétés composites du premier millénaire : ils ont peuplé la Normandie, soumis l'Écosse et l'Irlande, les Deux-Siciles,

(1) Comte de Gobineau : *Histoire d'Ottar Jarl.*

l'Angleterre et la Russie, qu'ils appelaient la grande Suède : « Svithiod hit Mikla », et qui est encore aujourd'hui gouvernée par les Romanof, successeurs et alliés de la dynastie des Rourik, les conquérants suédois.

Doués d'une remarquable facilité d'assimilation, ce sont les Normands. fils des Vikings, qui rédigèrent et firent connaître à l'univers les légendes celtiques et les gestes des héros francs. Ce sont eux encore qui, suivant Viollet-le-Duc, créèrent et répandirent l'art gothique dont la Scandinavie s'enorgueillit de posséder deux admirables monuments: la cathédrale d'Uppsala (1), élevée dans la vieille ville universitaire suédoise, en face des tumuli d'où montait la fumée des sacrifices vers les Dieux du Valhall, et les voûtes austères de la cathédrale de Trondhjem, l'antique capitale de la Norvège, berceau et tombeau du grand roi évangélisateur saint Olaf.

Or la race n'a pas dégénéré depuis les temps héroïques. Le fjord, nid mouvant et tragique où grandirent les Vikings et les rois de mer, lance toujours sur le monde de hardis compagnons. Et les arrière-petites filles des blondes héroïnes des Sagas se sont transmis à travers les siècles pour en animer leurs fils l'aventureux génie des ancêtres. C'est encore sur ces côtes que l'on trouve les meilleurs marins du monde, c'est là qu'a plané l'intense pensée d'Ibsen, qu'a surgi le verbe indomptable de Bjornson, l'âpre génie d'un Strindberg ; c'est de là que se sont enfoncés dans les solitudes vierges les intrépides que hante la conquête du pôle, les Nordenskjold, Andrée, et Frit. Nansen, qui prépare en ce moment une nouvelle expédition et répondait récemment à un interwiever qui redoutait pour lui d'innombrables périls : « D'abord la souffrance est utile ; c'est le meilleur stimulant et c'est en tous cas, ce qui vous donne la mesure et la conscience de votre force ».

Certes les hommes qui, simplement et sans forfanterie, expriment et mettent en pratique, de semblables idées, n'ont pas dégénéré, et ont gardé l'énergie mentale et l'activité dynamique de leurs ancêtres.

Même, détail curieux et significatif, la race qui s'est conservée indemne de tout croisement est en progrès physique constant : ce sont les plus blonds, les plus grands, les plus larges de carrure de la race Arienne ; et la statistique indique encore une augmentation régulière

(1) Il faut cependant remarquer que la cathédrale d'Uppsala a été construite par un Normand de France, qui partit en Suède en 1287 avec dix de ses aides.

de leur taille, puisque la moyenne de la population s'est élevée entre 1878 et 1903, de 1 m. 69 à 1 m. 72.

Du reste il fallait de tels hommes pour vivre sur les rocs norvégiens et dans les immenses forêts de la Suède. Je ne puis insister sur le labeur séculaire de cette race ; il faut me contenter de vous en montrer les résultats dans l'exposé de la vie économique des deux nations qu'elle y a formées. En même temps qu'un enseignement sur ce que peut faire l'alliance de l'énergie et de l'ingéniosité, nous y trouverons notre seconde garantie de l'exploitation régulière des richesses nouvellement découvertes dans le sous-sol de la Scandinavie, et de sa richesse prochaine.

La différence profondément marquée par la nature entre les deux pays a naturellement dirigé les efforts des deux nations dans des sens *différents*.

Les immenses forêts de la Suède ont fait trouver à la Suède sa fortune internationale dans le commerce des bois. (Cette projection justificative, pourrais-je dire, de la grandeur et de l'âpre beauté des forêts suédoises, est la reproduction d'un tableau dû au peintre d'un talent si personnel qu'est le prince Eugène, l'un des fils du roi Oscar). Au contraire, l'immense étendue et la structure particulière des côtes norvégiennes ont surtout développé en Norvège la navigation ainsi que l'industrie et le commerce des produits de la pêche. Mais à côté de ces grandes et anciennes fonctions organiques des pays scandinaves, d'autres jusqu'alors de moindre importance, ont néanmoins assuré l'existence d'une certaine partie de la population et influé sur la vie économique du pays : ce sont pour les deux pays l'élevage du bétail et les industries qui en dérivent, l'exploitation des mines et l'industrie métallurgique ; pour la Norvège l'exploitation forestière, et pour la Suède la pêche.

La principale ressource de la Suède est donc actuellement l'exploitation de ses superbes forêts : on a calculé que sur les 41 millions d'hectares que compte la superficie de son territoire, près de 20 millions d'hectares sont couverts de forêts, soit à peu près la moitié du pays. En Norvège, au contraire, sur les 32 millions d'hectares qui forment la superficie, 6 1/2 environ sont boisés, soit seulement 21 %. Les traditions historiques ainsi que les fouilles pratiquées dans les tourbières prouvent que la Norvège avait jadis bien plus de forêts que maintenant. Celles qui ont disparu sont surtout celles des montagnes et de la côte. C'est au XVIIe siècle que furent rasées les forêts des côtes de l'Ouest

et du Sud, tout particulièrement les magnifiques forêts de chênes. Puis le développement minier, les incendies de forêts, les ravages des insectes, la demande toujours croissante, et la réglementation tardive des usages forestiers amenèrent la transformation du sol forestier en ces déserts que l'on aperçoit maintenant le long des côtes et sur les plateaux des montagnes.

En Suède, au contraire, le grand développement du domaine public appelait dès longtemps l'attention du pouvoir sur la question forestière et une série de sages mesures permit au pays de conserver cette source désormais inépuisable de richesse.

Déjà au Moyen-Age les villes hanséatiques faisaient venir des forêts de pins de la Scandinavie leurs provisions de mâts, de vergues, de madriers et de planches brutes taillées à la hache. Puis les Hollandais qui héritèrent après la Hanse du monopole du commerce dans le Nord se fournirent des bois nécessaires à la construction de leurs navires, de leurs digues et de leurs pilotis, ainsi que de bois en grume qu'ils débitaient ensuite en Hollande dans leurs scieries à vent. Au XVIIIe siècle, la suprématie maritime et commerciale passa à l'Angleterre qui pour les mêmes raisons que la Hollande dut recourir à l'importation des bois. Après une mauvaise période provenant des droits d'entrée mis par les Anglais sur les produits du continent pour se venger du blocus napoléonien, la prospérité de l'industrie forestière n'a cessé d'aller croissant, surtout depuis la création de scieries à vapeur au bord de la mer. On peut éviter ainsi l'arrêt causé dans la production des scieries par la congélation des rivières, économiser les frais de transport de la scierie à la mer, car le bois brut peut être abandonné au flottage sans inconvénient. Enfin on diminua encore les frais de transport au continent par l'emploi des navires à vapeur et la construction du canal de Trollhatten qui, en contournant les chutes du même nom, permet l'exportation par Gothembourg au moyen du réseau fluvial si développé dans cette région.

L'abattage a lieu pendant l'automne et l'hiver ; les troncs sont décortiqués, traînés sur le sol, et mis en piles ; quand la neige est assez profonde, on les charrie jusqu'au bord de la rivière de flottage ; ils sont alors timbrés avec le marteau d'estampille de l'industriel acheteur qui les prend à sa charge. Au printemps, lorsque la glace craque et que la neige fond, les piles sont versées à l'eau et menées par le flot à la rivière principale, dont le fil peut être descendu simultanément par des centaines de mille douzaines de troncs qui sont à l'arrivée aux

scieries arrêtés par d'immenses barrages où on opère le tri suivant les marques qu'ils portent.

Pour donner une idée de l'essor qu'a pris en Suède l'industrie du bois, il suffit de donner quelques chiffres empruntés aux statistiques officielles. En 1820, la Suède exportait 200.000 douzaines de madriers et de planches ; en 1860, l'exportation atteignait 1.478.000 douzaines ; quinze ans plus tard, ce chiffre était triplé, et en 1898, la totalité de l'exportation de bois non ouvré atteignait une valeur de près de 227 millions de francs, c'est-à-dire presque la moitié de la valeur de l'exportation entière du pays.

En Norvège, où l'on ne pouvait songer à concourir efficacement avec la Suède sur le marché du bois non ouvré, on s'est tourné d'un autre côté, et on a pour ainsi dire industrialisé l'exploitation forestière, en ce sens que l'on a cherché à fournir à l'exportation une matière absolument transformée, répondant à d'autres besoins et s'adressant comme telle à un autre marché.

C'est ainsi que depuis quelques années, la Norvège s'est spécialisée dans la production de bois rabotés et de pâte de bois. Les bois rabotés s'exportent surtout en Angleterre où ils ne sont frappés d'aucun droit restrictif ; en 1871, leur moyenne annuelle était de 283.000 m. c., elle s'est élevée en 1900 à 700.000 m. c. et représente ainsi le tiers de l'exportation totale des bois norvégiens.

Quant à la pâte de bois, produit industriel d'origine récente, qui sert principalement pour la fabrication du papier, la Norvège qui, en 1875, n'en produisait que 8 millions de kilog. valant 1 million de francs, en exporte maintenant pour environ 315 millions de kilog. valant plus de 23 millions de francs. Il est vrai que pour cet article la Suède devient une sérieuse concurrente, car en 1898 elle en exportait déjà pour 20 millions de francs.

Il faut encore citer ici, à cause de ses rapports étroits avec l'industrie du bois, la fabrication des allumettes chimiques, dites suédoises, et à juste titre, puisque c'est le professeur Pasch de Stockholm qui découvrit en 1844 que pour enflammer des allumettes sans phosphore on pouvait employer des frottoirs de phosphore amorphe, l'oxyde de phosphore ; l'exportation des allumettes se fait *via* Hambourg et Londres pour tous les pays du continent où ne sévit pas le monopole. En 1898 elle atteignait une valeur de 10 millions de francs.

Voyons maintenant la principale source de richesse actuelle de la Norvège, la grande pêche. Il y a mille ans au moins, au témoignage

des Sagas, que le poisson est l'objet d'un commerce actif avec l'étranger. Et l'une de ces Sagas nous décrit « les navires rehaussés de peintures et portant des voiles de couleurs variées » qui transportaient en Angleterre les produits de la pêche.

Nous trouvons même dans cette littérature si originale des Sagas des renseignements sur le développement des industries côtières et sur l'emplacement depuis lors invariable des grandes pêches, car la Saga de Egil Skallagrimson, parlant des pêcheries au temps de Harald Haarfagre, 860-930, raconte qu'un certain Torolf Kveldulfsen armait pour la pêche à Lofoten. De même le jarl Ottar qui a fait vers 890 à la cour du roi d'Angleterre Alfred un exposé de la vie et des ressources norvégiennes, raconte qu'en deux jours avec 5 hommes il a tué 60 baleines au large des côtes du Haalogaland (aujourd'hui Nordland).

Vers 1165, l'archevêque de Nidaros, Eystein, demanda au pape Alex. III l'autorisation pour les pêcheurs de Norvège de travailler le dimanche et les jours de fête, quand cela serait nécessaire : nous pouvons en conclure l'importance de la pêche dans les préoccupations de cette époque, et la place qu'elle avait dans la vie sociale d'alors.

Mais au Moyen-Age les pêcheries furent concentrées dans la main de puissants personnages ou grevées de droits importants au profit des évêques ou du roi, au détriment des pêcheurs eux-mêmes. Ainsi, l'archevêque de Nidaros, Olaf III, 1523-1537, apparait dans l'histoire comme un des plus grands accapareurs et exportateurs de poisson conservé.

Cette concentration eut du moins l'avantage de développer le commerce d'exportation en Norvège bien avant celui des autres pays du Nord, et de lui assurer des marchés étrangers qui, malgré la concurrence, lui sont demeurés au cours des siècles.

Mais au milieu du XVIe siècle, l'institution d'un monopole général des pêches, et la découverte des bancs de Terre-Neuve amenèrent une décadence rapide et progressive, qui ne fut enrayée qu'au début du XIXe siècle, lorsque la Norvège enfin redevenue libre et indépendante put adapter un meilleur régime à ses pêcheries et améliorer le sort des pêcheurs.

Parmi les pêches de la Norvège ce sont les pêches maritimes qui ont la plus grande importance, et ceci tient à la nature même des côtes et à leur structure intime. La côte norvégienne est en effet excessivement développée, car sa longueur à vol d'oiseau est encore accrue par les

courbes, coupures, fjords et îles qui augmentent d'autant son étendue utile ; ajoutons qu'elle plonge à pic vers des profondeurs considérables, puisqu'à 1 kilomètre des côtes on trouve même dans les fjords, des profondeurs de 300 à 1.200 mètres ; à cette profondeur la côte est entourée de vastes plateaux sur une largeur d'environ 100 kilomètres. Ce sont les bancs côtiers, au delà le fond atteint subitement les grandes profondeurs océanes, 2.000 à 4.000 m. Il en résulte que la Norvège convient spécialement à la capture des espèces nomades qui sortent des grandes profondeurs au moment des migrations de reproduction pour poursuivre sur les bancs côtiers leur proie, les bandes innombrables de poissons plus petits qui y séjournent.

La principale manifestation de cette industrie est la pêche périodique de la morue : les migrations ont lieu sur toute la côte, et donnent lieu partout à une pêche active en Mars et Avril, mais dès une époque très reculée la pêche de la morue s'est principalement concentrée dans certains districts du Nord et surtout dans l'archipel des Lofoten, où pendant les quatre premiers mois de l'année sont rassemblés plus de 40.000 hommes. Cette pêche donne lieu à un commerce considérable : le poisson est acheté soit par des marchands de la côte qui ont leurs magasins avec saleries et dépôts, soit sur place par des acheteurs venus avec leurs navires (on en a compté jusqu'à 700 à la fois).

Le poisson salé et séché est exporté ensuite sur le continent, principalement aux pays latins, *via* Bergen, Trondhjem, Kristiansund, ou même Hammerfest, la ville blême et triste qui semble derrière ses rochers se dérober aux curiosités éveillées par son titre de « la ville la plus septentrionale du monde ».

Quant aux déchets de cette préparation ils donnent des produits secondaires, tels que l'huile de foie de morue, et la rogue qui, salée, est envoyée en France où elle sert d'appât à la sardine.

Le long des côtes du Finmark on se livre à cette même pêche aux mois d'Avril et Mai, lorsque la morue se rapproche des côtes pour frayer ; mais le résultat en est plus incertain.

La pêche du hareng a un caractère infiniment plus variable encore ; il y a même des années où il fait complètement défaut. C'est seulement pendant de très courtes périodes de l'année, au printemps et en hiver, qu'il fait son apparition. On peut voir la mer s'emplir soudain de poissons et se retrouver vide peu après. C'est cette particularité qui a donné lieu à une des scènes les plus curieuses de Brand, le chef-

d'œuvre de Henrick Ibsen : Le peuple d'une petite ville de la côte a suivi dans les solitudes de la montagne le pasteur Brand, un apôtre qui veut réveiller dans la foule indifférente l'étincelle de la foi antique, et l'arracher aux mesquines continences de la vie journalière. Le bailli et le pasteur doyen de la contrée ont résolu d'arracher la population à l'influence sublime de Brand, et de la ramener à la vie qu'ils jugent normale, à l'existence sans idéal, sans grandeur et sans beauté. Il faut agir vite, ne pas laisser un instant à la réflexion des intéressés, surtout à la parole de Brand. Le bailli se contente de crier que le fjord vient de s'emplir de poissons et la foule se précipite vers la ville, vers la pêche. Ce n'est d'ailleurs qu'un mensonge, mais il suffira à son auteur de déclarer que le poisson est reparti comme il était venu.

Cette pêche se pratique au large avec des filets ou le long des côtes en barrant le poisson dans des anses du littoral au moyen de longues chaînes de filets. On n'a plus alors qu'à pousser le hareng dans l'intérieur des filets, ou comme on l'appelle, dans le bief. Certains biefs ont pu contenir jusqu'à 25.000 hectolitres, valant environ 350.000 fr.

La majeure partie du hareng norvégien est exporté en Russie, en Allemagne et en Suède.

Quant au saumon, il donne lieu à une pêche active le long de toute la côte et aux embouchures des rivières où on se sert de filets solidement ancrés, mais dans les rivières ou dans les fjords, c'est bien plutôt un sport, un sport passionnant, qu'une industrie régulière : on se sert de la ligne à roulettes pour pêcher dans les rivières, et dans les fjords, du filet volant ou épervier que lance le pêcheur juché sur un observatoire au-dessus de sa proie.

Le saumon s'expédie de Trondhjem en Suède, Danemark, Allemagne, et de Bergen en Angleterre.

A côté de ces pêches côtières, il faut aussi mentionner les chasses et pêches de l'Océan Glacial :

Entre le Groenland et l'Islande on tue les phoques, les morses ; près du Spitzberg et sur la côte du Finmark on chasse la baleine avec un harpon à balle explosible ; on la remorque ensuite à terre où on la dépèce. Cette industrie date de 1868 ; au début on n'employait que le lard, maintenant on réduit les os en farine et on tire des chairs de la nourriture pour le bétail.

Quant à la chasse il convient de ne la citer que dans un intérêt de curiosité, car elle s'exerce encore surtout dans le Nord, contre le renne, l'élan, et parfois mais rarement, contre l'ours, qui disparaît de

plus en plus depuis la diffusion des armes à feu. Il ne conviendrait donc pas d'imiter cet Anglais qui, il y a une dizaine d'années (l'histoire est parfaitement authentique) fit le voyage de Kristiania et s'enferma aussitôt arrivé dans une chambre du Grand Hôtel, barricada la fenêtre avec les meubles et les matelas, et guetta toute une nuit le passage du célèbre fauve dans la Karl Johans Gade, la principale artère de Kristiania.

La seconde ressource capitale de la Norvège est sa navigation. Le développement considérable des côtes avec abondance de ports bien abrités, en ont fait un métier tout naturel pour les Norvégiens, qui se sont d'ailleurs signalés de toute antiquité par leur amour pour la mer et leurs capacités maritimes. Jusqu'au XIVe siècle, le commerce maritime fut leur apanage, et dès l'époque des Vikings, on vit se créer et prospérer les grandes villes marchandes de Bergen, de Nidaros, plus tard même d'Oslo, le noyau de l'actuelle Kristiania ; sans compter les innombrables petits ports de la côte, car ce n'est que vers la fin du IXe siècle que disparurent les innombrables petites principautés locales que soutenait l'indomptable esprit d'indépendance qui fait le fond du caractère scandinave. Du reste, pour former un royaume malgré ces tendances individualistes, il fallut une effroyable énergie : l'histoire prétend aussi qu'il fallut l'amour d'une femme, la belle Gyda, qui déclara au roi Harald Haarfagre (à la belle chevelure) qu'elle ne serait sa femme que le jour où il aurait réuni toute la Norvège sous son sceptre. Et l'histoire ajoute simplement : comme il l'aimait beaucoup, il réussit.

Mais au sein même du nouveau royaume, jamais la féodalité ni le servage effectif ne réussirent à s'implanter, et l'esprit d'aventure, d'entreprise resta la caractéristique de la nation jusqu'en ses plus humbles représentants. Il en résulta une prospérité inouïe de la navigation et du commerce, que nous pouvons d'ailleurs constater dans l'état juridique avancé de cette période ; car il est intéressant de constater que dès 1280 la Norvège posséda un code général qui, à peine remanié par la monarchie danoise, sert encore de base profonde à son droit actuel.

Cependant au courant du XIVe siècle, le monopole du commerce maritime passa dans les mains étrangères des Hanséates, puis des Hollandais, auxquels enfin les Anglais ravirent la suprématie. Mais à partir du XVIIIe siècle, la navigation reprit dans les préoccupations

norvégiennes le rôle principal, surtout à la suite de la guerre de l'Indépendance américaine, et des guerres de la Révolution. Après une crise assez violente au début du XIXe siècle, le commerce maritime norvégien n'a cessé de se développer ainsi que la navigation de transit entre pays étrangers.

A l'heure actuelle, l'importance de la navigation norvégienne ressort avec éloquence des constatations suivantes : la Norvège comme tonnage de bateaux à vapeur ne le cède qu'à l'Angleterre, aux États-Unis, à l'Allemagne et à la France ; comme tonnage général (vapeurs et voiliers) elle l'emporte sur la France de 100.000 tonneaux environ, et vient donc en quatrième rang. Si l'on tient compte de sa faible population, elle occupe de loin le premier rang avec une proportion de 1.162 tonneaux par habitant, alors que l'Angleterre n'offre que 634, que l'Allemagne se contente de 76 et la France de 61.

Quant à la marine suédoise, elle est en progrès constant, mais la Suède paraît cependant se consacrer plutôt à la production et s'en remettre volontiers à sa voisine du soin d'exporter ses produits. Ceci ne provient d'ailleurs que de la tournure d'esprit des capitalistes, car ses marins sont universellement réputés, et, à l'instar des Norvégiens, recherchés par les flottes étrangères.

Une source de richesses commune à la Suède et à la Norvège est, comme nous l'avons indiqué, l'élevage du bétail et l'exportation de ses produits. Ceci paraît, à première vue, paradoxal, car nous avons déjà eu l'occasion d'insister sur le caractère sauvage des rocs norvégiens et des forêts suédoises, mais le Sud de la Suède, la Scanie particulièrement, renferme des plaines admirablement aptes à l'agriculture, et la région centrale de la Norvège méridionale renferme des pâturages immenses, les saeters où les femmes montent, au début de l'été avec les grands troupeaux qu'elles gardent dans une solitude absolue, rompue seulement par les joyeuses visites dominicales des parents ou des amis. Voici par exemple dans la région de Valders, le Haukelisaeter où l'atmosphère est d'une limpidité si parfaite que la vue croit pouvoir s'étendre à l'infini sans limites et sans horizon à travers les grands espaces immaculés, aux transparences cristallines.

L'élevage scandinave porte surtout sur l'espèce bovine : mais le commerce auquel il donne lieu n'est pas la vente du bétail ; c'est l'exportation de ses produits, le lait et le beurre : la Norvège s'est fait, à l'instar de la Suède, une spécialité du lait concentré, dont elle exporte chaque année pour plus de 6 millions de francs. Quant à la Suède,

elle exporte surtout du beurre, et cette industrie a pris un essor considérable depuis 1880, par suite de l'invention par Gustaf de Laval du « Separator », écrémeuse centrifuge qui permet de séparer la crème du lait presque aussitôt après la traite ; on se sert même actuellement de machines qui permettent de passer directement du lait au beurre : il faut noter aussi la formation des laiteries coopératives, par la réunion des petits propriétaires fonciers qui utilisent sur leurs terres mêmes les sous-produits de la fabrication du beurre.

Aussi l'exportation du beurre qui, en 1866, n'était pas même de 400.000 kilog., atteint-elle aujourd'hui 25 millions de kilog.

Et c'est là une preuve évidente de l'esprit d'initiative de la race que cette création d'une nouvelle richesse, son exploitation rationnelle, et son formidable développement : c'est aussi une garantie pour l'exploitation et le développement des richesses nouvelles de la Péninsule, d'autant plus que l'industrie minière existe déjà dans les deux pays et a donné d'excellents rendements. On connait universellement de nom et de réputation les mines de cuivre de Falun et les gisements de fer du gouvernement de Norrbotten en Suède, les mines d'argent de Kongsberg en Norvége, et les mines de Sulitjelma dans le Nordland, à côté du massif du même nom situé sur la frontière suédo-norvégienne.

L'acier suédois est le premier acier du monde, et l'acier anglais n'est lui-même la plupart du temps que du fer suédois traité en Angleterre.

Du reste, la plupart des métaux, même les plus rares, existent dans le sous-sol de la Suède et de la Norvége, depuis l'argent et l'or jusqu'au très précieux thorium qui entre dans la fabrication des manchons à incandescence..... C'est du Nord aujourd'hui que nous vient la lumière !

Telles sont les principales bases de l'activité économique scandinave. Il ne nous reste plus qu'à vérifier la dernière condition du développement rationnel et sûr de la puissance économique d'une nation : l'autorité centrale qui le régit. Il ne saurait être question d'étudier ici la Constitution des deux peuples frères, ni d'apprécier les actes de leurs gouvernements et du roi très libéral qui les dirige. Il me suffira de rappeler cet axiome, très exact en politique : « On juge de l'qrbre d'après ses fruits », et de remettre en mémoire l'énergie avec laquelle les deux gouvernements combattirent l'alcoolisme et en triomphèrent au point de faire passer leurs pays, quant à la consom-

mation de l'alcool, du premier au dernier rang de toutes les nations européennes.

Pour obtenir ce résultat, on n'hésita devant rien : suppression du marchand de vins, là comme ailleurs grand électeur cependant ; monopolisation par l'État de la vente au détail conformément au célèbre système de Gothembourg ; interdiction de cette même vente du samedi soir, époque normale de la paie, jusqu'au lundi ; suppression radicale de l'alcool dans les cantines des régiments. Le mal était effroyable, on lui appliqua une médication énergique, brutale même, et le triomphe est aujourd'hui définitif : on ne soigne pas la gangrène avec des emplâtres.

Du reste, les gouvernements scandinaves jouissent sur le marché européen d'un grand crédit, puisque, c'est Paul Leroy-Beaulieu qui l'a relevé, malgré l'immense dépréciation actuelle des fonds d'État, la rente norvégienne n'a que très peu fléchi au cours des dernières années, et la rente suédoise est la seule au monde qui soit en hausse, comme le montre le tableau suivant :

	1898	1903
Consolidés anglais	110.90	89.60
Rente française 3 %	102.65	96.60
Rente prussienne 3 %	96.21	89.80
Norvège 3 1/2 %	104 »	102.50
Suède 3 1/2 %	102.30	102.75

C'est du reste aussi en Suède et en Norvège seulement que l'on trouve encore des placements à 4 % et 4 1/2 % sur première hypothèque, ou garantis par des banques. Il est sans exemple d'ailleurs qu'une banque suédoise n'ait pas fait honneur à ses engagements et désintéressé intégralement ses créanciers ou actionnaires en cas de liquidation.

Nous avons donc ainsi étudié la population, les ressources actuellement exploitées et le gouvernement de ces pays, et nous avons par là-même trouvé réunies les garanties indispensables à la bonne exploitation et au développement régulier des richesses inouïes du sous-sol.

Mais ce qu'il m'est impossible maintenant de passer sous silence,

c'est l'intérêt toujours grandissant que la Scandinavie va offrir pour les pays producteurs et exportateurs qui trouveront dans la population toujours croissante et toujours plus fortunée de ces contrées minières des débouchés assurés pour leurs industries et leur commerce. Car dès maintenant les pays du Nord de la Suède et de la Norvège se différencient profondément des régions traditionnelles du Sud. Ce n'est pas là haut qu'il faut se plaire aux charmants usages antiques, voir la fiancée ceindre la couronne symbolique, et monter avec le cortège nuptial dans la barque des mariages. On n'y voit pas ou peu de châteaux, tandis qu'au Sud dans les fertiles et heureuses régions de la Dalécarlie et la Scanie, au bord des lacs mystérieux ou de la glauque Baltique, on admire les murailles médiévales de Visby « la cité des ruines et des roses » ou le château de Kalmar. Mais c'est là-haut qu'on va brasser l'or, et échafauder des fortunes.

Déjà on y sent une activité et une hâte comparables seulement à celles qu'on déploie encore aujourd'hui dans le Far West américain. Partout, au milieu des agglomérations de maisons toutes semblables, on ne voit que des imprimeries, des boutiques et des banques. Et c'est dans ces villes industrieuses et bientôt riches que se fera la plus grande consommation des produits étrangers. A l'heure actuelle, on importe en Suède pour 23 millions de matières textiles, pour 45 millions de tissus et de toiles, pour 6 millions de teintures, pour 42 millions de machines et d'instruments divers ; la Norvège reçoit 5 millions de matières textiles, pour 40 millions de tissus et de toiles, pour 9 millions de machines à vapeur.

Malheureusement, le marché scandinave est pour toutes ces matières aux mains des Anglais et surtout des Allemands, dont les produits de qualité généralement inférieure sont d'un bon marché tentant.

Mais Suédois et Norvégiens commencent à se rendre compte de la supériorité des articles français et le jour où le développement minier et industriel apportera avec lui la grande prospérité, il est presque certain que le commerce français trouvera là-bas un débouché nouveau et considérable.

C'est pourquoi on ne saurait trop conseiller aux industriels français d'employer leurs loisirs, quand ils en ont, à faire un voyage en Scandinavie, pour se rendre compte par eux-mêmes de l'importance actuelle et surtout future de ce moderne et civilisé Klondyke, un Eldorado où l'on trouve du moins des villes comme Stockholm, Kristiania, Gothembourg, Bergen et Trondhjem.

Du reste, c'est un voyage qu'ils ne regretteront pas, soit qu'ils le fassent en hiver, pour connaître les délices d'une excursion en traîneau ou en skis sur les routes, les plaines, les rivières ou les montagnes que recouvre uniformément le blanc linceul des neiges, soit qu'ils préfèrent le printemps et les excursions dans les forêts suédoises, vers les chutes de Trollhättan, ou les montagnes du Sud de la Norvège, que dominent les 1.883 mètres du mont Gausta, soit enfin qu'ils fassent en été le classique voyage du soleil de minuit, et poussent jusqu'aux limites septentrionales de l'Europe, jusqu'à l'étrave vertigineuse du cap Nord.

Et ce voyage qui consacra jadis la réputation de Regnard comme audacieux voyageur, ils pourront l'accomplir sans ennuis et sans difficultés, car les communications avec la Scandinavie sont devenues des plus faciles, par voie de mer ou de terre, grâce surtout aux agences de voyage, et principalement à l'initiative heureuse et habile de celle que dirige si brillamment à Paris même M. Berg, l'auteur de la plupart des photographies que l'on vient de voir en projections.

Enfin ils reviendront heureux et fiers de la sympathie que l'on professe là-bas pour le noble pays de France, le porte-drapeau de la civilisation, car les Scandinaves d'aujourd'hui sont les fils de ceux dont les cœurs vibrèrent si douloureusement à l'unisson des douleurs françaises pendant l'Année Terrible, qui regardèrent comme un honneur que leur faisait la Providence, l'atterrissement d'un des ballons du siège de Paris, et en conservèrent les débris comme de précieuses reliques, dont ils n'ont enfin accepté tout récemment de se défaire que pour en enrichir le glorieux Musée de l'Armée Française.

JOURNAL DE ROUTE

VERS CHANGHAÏ ET LA CHINE

Par M. Henri Maitre.

En 1902 nous avons publié dans notre Bulletin une étude très documentée de M. Henri Maitre sur le lac Kivu, nous croyons aujourd'hui intéresser nos

lecteurs en reproduisant le journal de route de M. Henri Maitre, lorsque, quittant la France, il a rejoint son poste dans les douanes maritimes impériales chinoises. Nous prenons son récit au moment où il approche des côtes d'Égypte.

---

2 Novembre. — La mer est verte, d'un vert très clair ; nous approchons de Port-Saïd. Vers 9 heures, à l'horizon Sud, une ligne basse semée de maisons grises, enpanachée de fumée noire : c'est la terre d'Égypte, la vision chaude de Damiette ; puis des paquebots qui passent sur l'émeraude des flots et d'autres bandes de terre basse avec la pointe plus élevée des phares.

Port-Saïd monte enfin à l'horizon ; la jetée s'avance loin dans la mer, avec, en son milieu, la haute statue de Ferdinand de Lesseps.

La ville est sale ; créée par et pour le canal de Suez, elle ne vit que du passage des paquebots ; au sortir du débarcadère, des maisons à vérandas, bariolées et peintes comme les robes des indigènes, et des bazars, des cafés ; tout cela bruyant et animé.

Le quartier européen occupe le quai et ses abords ; quant à la ville arabe, elle est plus loin, au delà d'un large espace sablonneux et désert.

Autour des églises blanches et des mosquées aux gais minarets, ce sont des étalages de toutes sortes : vendeurs de dattes, de poissons, de viande, de parures, dans un tourbillonnement de mouches ; en arrière, aux terrasses des cafés égyptiens, des joueurs, surtout de dominos ; et au milieu de tout cela se faufilent des poules étiques et des chats maigres ; des ânes passent au trot rapide, secouant un indigène encombré de jarres et d'invraisemblables paniers ; les femmes mariées gravement se promènent, hermétiquement voilées et portant le long de la racine du nez une sorte de cylindre de bois qui indique leur rang d'épouses.

A 5 heures, départ pour Suez ; le soleil se couche et pendant longtemps encore illuminera le ciel qui est d'une infinie beauté ; les minarets et les dômes se teintent de bleu, de vert, tandis qu'au ciel, à la chute du soleil, tout est d'un délicieux rose ; la mer, unie comme un lac, est d'un violet profond ; nous allons lentement, lentement à cette entrée du canal, et le port se déroule avec ses felouques, ses bateaux, ses steamers ; une langue de terre plantée d'arbres derrière lesquels file la voie ferrée.

Pas un souffle d'air ; là-haut, au milieu des vapeurs roses, la lune se lève, fin croissant d'argent pur.

La nuit est d'une délicieuse, mais monotone beauté : de chaque côté, une côte grise et basse, semée de feux indicateurs ; partout de l'eau sur laquelle la lune se reflète à l'infini. Notre vitesse est de quatre milles à l'heure ; pas de brise : d'innombrables étoiles sans lueur et derrière nous, comme un œil énorme, le projecteur électrique d'un paquebot qui nous suit.

4. — De bonne heure, ce matin, nous arrivons à Suez : un simple arrêt, bien au large, pour prendre la poste et subir l'invasion des Arabes et l'on entre dans la mer Rouge ; de chaque côté, des hauteurs de sable rouge et jaune aux stries horizontales ; au levant, la chaîne arabique, au couchant, la chaîne lybique ; un soleil de feu sur une mer bleue, implacable, avec, pour écran, la bordure des sables d'or.

8. — Quatre longs jours dans une atmosphère brûlante ; l'autre soir, nous avons eu bal à bord, mais les journées sont accablantes : on ne voit plus les côtes sablonneuses ; hier, nous sommes passés devant la succession d'îles rocheuses appelées les « Douze-Apôtres » ; rocs brunâtres aux pointes aiguës et aux plateaux escarpés.

Cette dernière nuit, sous la clarté nébuleuse des astres, des formes vagues d'autres îles avec la clarté des phares.

Nous avons passé le détroit de Bab-el-Mandeb et nous voguons aujourd'hui sur l'Océan Indien, vert-gris et agité ; la côte arabique se dessine, élevée sur les flots ; un ciel bas, nuageux, un vent violent et chaud ; vers 11 heures, la perspective d'un golfe profond, à la passe semée de récifs et de rocs : des montagnes brunes coupées de plages sablonneuses et au fond du golfe, Aden, misérable éparpillement de baraquements rouges et de maisons grises, tout cela sur la plage étroite et sur les pentes des rocs qui montent presque à pic en escarpements sauvages, dentelés comme des aiguilles de glace ; en haut, le drapeau britannique et le serpentement des murs d'enceinte, car Aden n'est qu'un formidable retranchement, un canon anglais accroché à cette côte arabe, sombre gardienne de la passe entre l'Afrique et l'Asie.

Le port, à grande distance de la ville, n'est qu'un quartier sale, composé de casernes, de maisons espacées le long de la plage, une rue peuplée de soldats indiens et de négrillons.

Nous ne nous arrêtons que juste le temps de faire du charbon et nous irons ensuite à toute allure vers Colombo, car le prince Phya-Sri-Sahadeb, fils du roi du Siam et passager du *Bayern*, a manifesté le désir de visiter Kandy, ville célèbre par ses tombeaux et ses temples ; la liste des souscriptions destinées à couvrir les frais d'un train spécial ayant été rapidement couverte, le capitaine a décidé, par faveur extraordinaire, de séjourner plus longtemps à Colombo, afin de permettre l'excursion.

9. — Aujourd'hui, anniversaire de naissance — birthday — d'Édouard VII, roi d'Angleterre ; aussi a-t-on décoré la salle à manger d'un large Union Jack.

On a chanté le *God save the King* et ce soir, pour le thé, pâtisseries pyramidales piquées de nombreux drapeaux étrangers ; parmi eux, un tout petit tricolore français que je porte à la boutonnière en souvenir de la patrie

absente ; car ils ne sont pas nombreux les Français ici : deux ou trois parmi tous les passagers.

10. — A travers le gris de la brume, la masse montagneuse de l'île Socotora.

12. Pour rompre la monotonie du voyage, les Anglais ont organisé des jeux sportifs et violents : courses, sauts, passage dans des bouées, des tubes de toile....

13. — Jamais encore la mer n'a été si calme, si unie ; pas une vague : près du bord, quelques ondulations caressantes, semblables à celles d'un grand manteau de velours bleu ; plus loin, c'est un miroir poli, à peine ridé, éblouissant, et qui reflète en un infini profond les nuages blancs, floconneux, qui flottent dans l'air et qui, aux horizons bleuâtres, semblent se baigner dans l'eau.

14. — De la pluie, une mer grise et sale.

15. — Toute la nuit, la pluie est tombée à verse, et ce matin, la côte de Ceylan s'estompe en noir sur le gris des flots et sous les gros nuages bas et sombres.

7 heures : nous approchons du port ; la mer est d'un vert-jaune qui devient un parfait vert-foncé aux horizons pluvieux ; Colombo, dans une grisaille très sombre ouvre peu à peu son port aux forêts de mâts et de cheminées. Mais qu'elle est triste, cette vision de la radieuse et verte Ceylan, dans cette perspective de brouillard, de fumée et d'eau !

Dans le port, beaucoup de paquebots, car Colombo est le point de départ ou de relâche des lignes de l'Inde, de l'Extrême-Orient, d'Afrique et d'Australie. Trois navires des Messageries maritimes : le *Tonkin*, l'*Australien* et l'*Ernest Simons*, un beau croiseur anglais et le superbe *Barbarossa*, l'un des plus beaux paquebots australiens du Norddeutscher Lloyd ; tout autour, d'autres steamers de moindre tonnage. Dans ce dédale vont et viennent les curieuses pirogues à balancier des Cingalais ; à peine larges de trente centimètres, elles sont soutenues sur l'eau par un bloc de bois allongé qui constitue le balancier et que rattachent à la pirogue même deux morceaux de bois recourbés ; à l'avant et à l'arrière un pagayeur, au milieu, dans un petit trou carré, le passager.

Autour du navire, sur quelques poutres ficelées ensemble et qui font l'office de radeaux, quelques négrillons se démènent et piaillent ; ce sont des plongeurs qui sans hésitation aucune se précipitent à la mer pour chercher l'argent que leur y jettent les passagers.

Il pleut et il nous est donc impossible de nous rendre à Kandy ; tout au moins débarquons-nous à Colombo et malgré le temps, l'impression est ineffaçable.

Quand on vient du débarcadère, au sortir de l'encombrement de la douane, on se trouve devant l'enfilade des rues européennes aux somptueux hôtels et aux élégants magasins ; tout en avant, mais un peu à l'écart sur la gauche, une superbe statue en marbre blanc de la reine Victoria. Palmiers et acacias ombragent les avenues à la terre rouge et magnifiquement entretenues ; une ligne de tramways électriques sillonne la grande artère et aboutit au Borello, grand quartier indigène, où se dresse le palais archiépiscopal.

Le Post-Office est un bel édifice en pierre rouge : tout à côté est le Clock Tower — la tour de l'horloge — au milieu d'une place bordée d'élégantes maisons et d'imposants palmiers.

Il y a trois sortes de véhicules à Colombo : d'abord les vulgaires victorias à chevaux, puis les chars à bœufs et enfin le pousse-pousse que traîne un robuste Cingalais ; la petite voiturette rapidement traînée par son coureur, sans aucun accident, roule à travers les rues populeuses, encombrées de Cingalais à la tête ornée du peigne circulaire ouvert sur le devant et planté sur le crâne, d'Indiens aux turbans multicolores, de riches indigènes traînés en d'élégants pousses-pousses ou en de majestueux chars à bœufs.

Ces bœufs indigènes appartiennent à la race zèbre ; ils ont une petite bosse et de grandes cornes rejetées en arrière et souvent incurvées de telle façon que les pointes presque se rejoignent ; une corde passée dans les naseaux sert de bride ; et ils vont, lents et graves, sous les colonnes de verdure, dans la profondeur rougeâtre des allées et des avenues.

La pluie violente a cessé et le soleil peu à peu a chassé les nuages ; l'après-midi fera oublier la triste matinée ; à défaut de Kandy, ce sera une promenade aux environs, vers le fameux mont Lavinya.

C'est à sept milles environ, le long d'une route délicieuse : tout d'abord, au sortir même de la ville européenne, voici des rues plus sauvages bordées d'acacias, de cocotiers : voici Bear Lake et son temple bouddhiste entouré de verdure et qui se mire dans l'eau bleu pâle. Dans la beauté croissante des grands arbres, nous longeons Victoria Park, silencieux sous le soleil très chaud, puis le Musée, beau bâtiment dans un jardin très vert, et nous voilà bientôt sur la grande route du mont ; à notre droite, la mer que l'on aperçoit parfois à travers les fûts des palmiers et des bananiers. Des temples, des maisons, des échoppes indigènes sèment de chaque côté l'exubérante verdure. Au passage de la Mellawatte river, droit de péage, et l'on file à nouveau sur cette route, belle à ravir. Parfois une sente qui fuit vers la mer et vers la station proche du chemin de fer qui longe la côte.

Le mont Lavinya, au Sud franc de Colombo, est un monticule de verdure dominé par un somptueux hôtel ; de là-haut, la vue est superbe, d'une beauté

chaude et luxuriante ; devant nous, l'océan de palmiers où s'enfonce la route rougeâtre, et là, à gauche, la mer indienne, infinie ; en bas, le rivage, courbé en plage, forêt de palmiers ondulant sous la brise ; des sables d'or, plaqués de gazon vert, hérissés de rocs aigus et où viennent déferler et mourir les vagues.

A côté du mont Lavinya, sous l'ombrage des hauts cocotiers, un des campements de Boërs prisonniers. Ils sont encore là en assez grand nombre, les héros de l'Afrique australe, et voici ce que plusieurs d'entre eux ont raconté bien simplement à quelques-uns de nos passagers, des missionnaires catholiques hollandais : ils sont là, deux à trois cents, dans ce camp, prisonniers depuis vingt-trois mois ; ils ont été cinq mille, disséminés dans tout Ceylan, mais plusieurs sont morts, d'autres ont été rapatriés et maintenant ils ne sont plus que deux mille environ, des plus réfractaires, des plus irréconciliables ; un grand nombre a refusé de signer l'acte de soumission. Chez tous, la haine de l'Angleterre est plus que jamais vivace ; ils ne croient pas à la durée de la paix et ils feront tout pour recommencer une autre guerre.

Et ces sentiments, disent-ils, sont ceux de toute la nation boër.

Kruger et Steijn sont pour eux l'incarnation de cet esprit de révolte : ce sont les deux chefs qui n'ont jamais cessé d'être les héros nationaux, ceux en qui ils ont mis leur espoir du succès final et certain.

Là, dans leur campement, ils ne peuvent rien faire ; gardés militairement, ils ne doivent pas sortir de certaines limites restreintes et ces hommes, habitués à la vie large et libre du veldt, sont tués par l'inaction et l'ennui.

Du mont Lavinya, l'on revient par la même route rougeâtre sous le dôme des arbres tropicaux, puis le long de la plage — Galle-Face — sur l'Esplanade, sillonnée de voitures et de bicyclettes.

Puis, avant de rentrer à bord, une dernière course dans le Colombo du soir, au trot rapide de mon pousse-pousse : Victoria-Park se déroule et je pénètre fort avant dans les replis de verdure, parmi les faisceaux de bananiers et de palmiers ; tout autour, dans les terrains marécageux où tremblent les herbes aquatiques, un grand nombre de petites voitures que lavent et polissent leurs conducteurs.

Il fait presque nuit ; le crépuscule, si court sous les tropiques, s'éteint rapidement ; des lumières électriques piquent sous les frondaisons plus sombres, le parc se noie de violet obscur et, seul dans ma voiturette, je traverse les allées plus solennelles ; la brise marine qui souffle apporte le bruissement des cigales, tandis que là-haut les grandes palmes s'endorment. Les lacs s'assoupissent aussi sous un ciel rouge, violet et sombre ; la pagode bouddhiste se teinte de tons étranges et l'eau paraît toute bleue, toute verte et toute rose.

Les rues grouillent d'indigènes : plus un Européen : les devantures des marchands cingalais s'allument, boutiques aux invraisemblables choses, échoppes de cordonniers, de coiffeurs, de restaurateurs, de fruitiers.

Enfin, voici le quartier européen, moins animé un samedi soir, le Clock-Tower, puis le port et les mâtures des paquebots.

Sur la mer un peu grosse, au milieu du va-et-vient des embarcations, on regagne le *Bayern* tout étincelant de lumières et de fanaux.

Nous partons en longeant l'*Ernest Simons*. La lune, très grosse boule de safran, se voile sous les nuages noirs ; du vent de plus en plus violent ; bientôt la côte de Ceylan ne s'indique plus que par les feux des phares.

Des éclairs, et vers minuit un orage et un déluge ; la mer cependant n'est pas trop forte car le vent est tombé ; au-dessus de nos têtes, les décharges du tonnerre sont d'une effrayante sonorité ; les éclairs, d'un violet pâle, embrasent la mer et le navire.

Une demi-heure à peine de ce vacarme infernal. et l'orage s'éloigne, meurt au loin.

Dimanche 16. — La mer a des vagues profondes, aussi le navire roule et tangue horriblement : pour la première fois depuis Gênes, on a mis sur les tables des cadres de planchettes perpendiculaires pour tenir les assiettes et le reste du service.

19. — Depuis Colombo, le même temps gris et pluvieux ; hier soir, nous étions en vue de Sumatra et nous entrons maintenant dans le détroit de Malacca semé d'îlots rocheux.

Cette nuit, vers 9 heures, la masse montagneuse de l'île de Penang se montre avec ses amas de lumière ; nous nous arrêtons à bonne distance du rivage et commence l'assourdissant vacarme du débarquement ; beaucoup de marchandises et quelques passagers à laisser ici. Penang étant le point de départ pour Rangoon et la Birmanie et pour Delhi et le Nord de Sumatra.

20. — Depuis le pont, vers 5 heures, la vue de Penang est radieuse ; quelques maisons européennes dans la verdure, et en arrière s'élèvent les collines massives et montagneuses, entièrement recouvertes de forêts. Tout autour, d'autres îlots, et vers l'Est, la côte de Malacca.

Le soleil se lève et le ciel est d'un rouge magnifiquement orangé ; au zénith, la lune brille encore, mais brusquement le soleil émerge, boule de feu, et la lune s'efface rapidement.

Nous repartons vers le Nord, contournant l'îlot de Penang pour entrer de nouveau dans le détroit de Malacca ; les îles, radieuses de verdure, montagneuses et rocheuses, sèment la côte asiatique, mais à l'Ouest, Sumatra est invisible.

21. — Encore de nouvelles îles plus nombreuses et plus pressées, masses de rocs rougeâtres bas sur l'eau et verdoyants ; en arrière, d'autres îles plus

ondulées, aux croupes rouges et dénudées, que pique en leur sommet l'isolement de quelques palmes : et puis, par-ci, par-là, à la pointe des îlots, des bouquets d'arbres qui trempent dans l'eau.

L'île de Singapore apparaît enfin, longue et couverte de bananiers et de cocotiers ; la rade au goulet long et très étroit, est semée d'îlots et de presqu'îles rocheuses et vertes ; à droite, le village malais, amas de paillottes bâties sur pilotis.

Nous accostons au quai au milieu d'un indescriptible brouhaha ; une soixantaine de passagers quittent le *Bayern* et ce sont les adieux, les fins de connaissances nées de sympathies mutuelles, et dans ces séparations que l'on savait devoir être fatales et le plus souvent définitives, il y a quand même une grande ombre de tristesse, mal voilée sous une gaîté factice.

Singapore est à environ deux milles du port ; près des quais se trouvent les bureaux des Compagnies maritimes, mais la ville proprement dite avec ses hôtels et ses larges constructions est beaucoup plus loin. Cependant, malgré les acacias en fleurs qui bordent nombre d'avenues, Singapore est loin d'avoir la beauté de Colombo ; les rues sont pleines d'une épaisse poussière qui s'élève et monte sous le passage des voitures ; d'ailleurs, en dehors du Post-Office, de la Hong-Kong Bank et de quelques autres beaux bâtiments, il n'y a rien à voir dans la ville ; le quartier indigène, aux rues bien alignées, est envahi par les Chinois ; ce sont eux qui ont tout le commerce intérieur ; leurs boutiques, propres et affairées, sont toutes ornées de volumineuses enseignes et d'énormes lanternes en papier.

Le port est presque aussi important que celui de Colombo ; outre le commerce local des Strait Settlements, il a aussi le grand mouvement maritime des lignes d'Asie, de l'Australie septentrionale, de l'Australie méridionale, des Philippines et de tout l'archipel néerlandais.

C'est sous une pluie violente et qui transformait la poussière en une boue gluante que nous avons vu Singapore pendant l'après-midi ; mais ce soir, sous un ciel étoilé, nous roulons dans le quartier chinois vers un théâtre hindoustani-parsi.

Il est bien modeste le théâtre, avec ses chaises et ses bancs sur un épais tapis de sable fin ; il est bien laid aussi, avec ses décors de goût anglais aux couleurs plates et crues.

Comme public, quelques Chinois et de nombreux Malais coiffés du fez rouge ou de riches calottes brodées ; aux « premières » quatre ou cinq Européens. Sur la scène, de chaque côté, un musicien indigène, l'un jouant de l'harmonium, l'autre accroupi, frappant de ses doigts sur deux espèces de tam-tam assez semblables à de grands pots à confiture recouverts de parchemin. Les costumes sont en général fort simples : longues tuniques et larges pantalons à rayures ; trois ou quatre acteurs principaux ont seuls de riches costumes de velours aux ornements dorés.

La pièce que l'on joue ce soir en langue hindoustani est un pastiche de *Roméo et Juliette* et n'a en soi rien d'original, ayant dû subir, comme les décors, une large teinte d'exotisme anglais.

Le jeu cependant est resté original : c'est un continuel dialogue chanté sur une même mélopée lente et monotone aux accompagnements de tam-tam et d'harmonium, dialogues interminables, coupés de chœurs à la fin des actes : au milieu du second acte, une scène d'école d'assez beau comique. Mais, c'est étonnant ce que le Roméo et la Juliette indigènes mettent longtemps à mourir.

Il est tard, très tard, et dans les rues silencieuses, pendant quatre milles, c'est une longue course délicieuse sous la nuit claire, dans la douce et pénétrante fraîcheur nocturne, vers la rade et les quais largement éclairés par les fanaux électriques des paquebots.

22. — Ce matin, départ pour la dernière partie du voyage, vers les ports d'Extrême-Orient. A midi, nous sommes par 1° 34′ 0″ lat. Nord, point le plus méridional de notre voyage.

24. — Violent tangage, car nous avons contre nous la mousson du Nord-Est et le courant alternatif de la mer de Chine méridionale, courant changeant de sens avec la mousson : du N.-E. au S.-O. avec la mousson d'hiver, du S.-O. au N.-E. avec la mousson d'été.

25. — Le tangage augmente : vent violent et vagues puissantes.

26. — Mer affreuse. La distance parcourue pendant les dernières vingt-quatre heures n'est que de 250 milles marins, celle d'hier étant de 277 et celle d'avant-hier de 286 milles ; la moyenne ordinaire est de 320.

27. — Un jour entier de retard ; mer meilleure ; vers 9 heures, des îlots rocheux sortent peu à peu de la brume ; de lourdes et massives jonques chinoises commencent aussi à apparaître : toujours deux par deux et naviguant de conserve, elles entreprennent de fort longs voyages et dans ces parages méridionaux se risquent jusqu'aux Philippines.

Les iles se rapprochent, escarpées et rocheuses, dominées par deux cônes jumeaux plus élevés : en avant du groupe principal, un roc abrupt surmonté d'un phare.

Et toujours encore de nouvelles îles montagneuses émergeant du brouillard lointain et puis de nouvelles jonques aux voiles de natte.

Enfin, voici la côte chinoise et la masse plus imposante de Hong-Kong : au bas des rocs rougeâtres, la ligne blanche de l'écume sur les brisants.

La vaste rade, encombrée de navires et d'îlots, est dominée par les montagnes de la côte et les pics de l'île. Là, sur le rivage de la Chine, en face de

Victoria, c'est la ville de Kowloon — Kaulung — cédée à l'Angleterre par la Chine en 1898.

Kong-Kong, ou plutôt Victoria, qu'un incessant service de ferry-boat relie à Kowloon, est une ville européenne coquette et belle, réunie en arrière du port en un amas de constructions blanches, élégantes et d'une architecture souvent fort heureuse ; des arbres touffus ombragent les avenues parcourues par les pousses-pousses chinois — les « jinrikisha » — et les chaises à porteurs.

En arrière, les premières pentes du Peak, la plus haute colline montagneuse de l'île ; un tramway à traction électrique et à câble conduit jusqu'à une demi-heure de marche du sommet ; par des pentes excessivement raides, au milieu d'une végétation de bambous, la voie grimpe, toute droite, brisée en quelques endroits par des paliers à pente nulle.

Depuis le pic, qui est à 1.823 pieds — 556 mètres — au-dessus de la mer, la vue est merveilleuse ; tout autour, c'est un horizon de mer et d'îlots rocheux ; en face de Victoria, s'ouvre la splendide rade de Kowloon, profondément creusée et admirablement abritée : c'est par la convention du 9 Juin 1898 que la Grande-Bretagne obtenait pour 99 ans la concession de la ville entière, de toutes les hauteurs avoisinantes et de tous les îlots qui défendent ou encombrent les abords.

La position stratégique est de premier ordre ; Hong-Kong, formidablement fortifiée, domine toute la contrée, mais était gênée par les hauteurs de Kowloon, qui pouvaient la tenir en échec ; depuis 1898, ce danger a disparu et cette rade superbe où plusieurs flottes peuvent trouver un abri sûr, cette rade, relâche de toutes les nombreuses lignes d'Extrême-Orient, point de concentration du commerce de la Chine méridionale, est maintenant à la merci des canons anglais.

Une ligne de chemin de fer reliera Canton et Kowloon ; des usines vont s'établir et toutes ces hauteurs se couvrir de casernes.

En bas, sur la mer verdâtre, les paquebots et les vaisseaux de guerre paraissent de tous petits jouets d'enfants, effilés et élégants, au milieu des taches jaunes des innombrables jonques chinoises.

Tout autour de nous ce ne sont que chevauchements de dômes et de croupes, nus et couverts d'une misérable herbe à demi brûlée ; sur les versants septentrionaux seuls, la verdure est plus sombre et plus touffue ; partout des cottages riants qui s'échelonnent le long des pentes où court le long et blanc lacet des routes.

Au Sud et à l'Ouest, les îles de Lamma et de Lantao cédées aussi à l'Angleterre.

En bas, dans Victoria, nous allons maintenant dans le quartier chinois, groupé près du marché, un quartier aux rues étroites où chaque échoppe est une boutique à victuailles; une indéfinissable odeur de graisse, d'opium s'élève

de tout cela et de la foule grouillante ; plus loin, les rues chinoises cependant sont plus propres et les boutiques plus attrayantes.

Ce soir, la rue de l'île est féerique ; les lumières innombrables courent tout le long de la rade, grimpent le long des hauteurs, et quelques-unes, là-haut sur le Peak, paraissent des étoiles très brillantes.

28. — Ce matin, vers 6 heures, départ de Kowloon.

Temps radieux ; un grand nombre de jonques et de temps en temps la côte chinoise qui, à l'horizon occidental, apparaît en hauteurs rougeâtres du milieu de la brume floconneuse.

29. — Toujours cette vision lointaine des côtes rousses à travers le brouillard blanc ; nous sommes au bout du détroit de Formose.

Tard dans l'après-midi, nous passons près de l'Alligator Rock, long récif noir, bas sur l'eau et semblable à la coque d'un navire.

Dimanche 30. — Temps radieux mais frais. Rocs et hauteurs de la côte entre Wen-Chou et Ning-Po, puis pendant tout le jour, des infinités d'îlots rocheux, ne laissant que des passes étroites et dangereuses.

Vers 7 heures du soir, nous nous arrêtons pour attendre la marée et vers 11 heures seulement nous jetons l'ancre en vue de Woosung dont les feux brillent, bas sur l'eau.

Des tenders, larges bateaux à vapeur, apportent la poste et viennent prendre la malle d'Europe, ainsi que les quelques passagers que n'effraie pas l'heure tardive.

Lundi 1er Décembre. — Le Woosung river a ses côtes basses encombrées de jonques dont on n'aperçoit que les mâts, car nous sommes à bonne distance du rivage et à quatorze milles de Changhaï qui est sur la rivière, bien en amont.

Et puis, sur un tender, nous nous embarquons ; la musique joue et l'on quitte le *Bayern*, où s'est déroulé un mois de notre vie, et cela vous emplit d'une tristesse vague de voir la masse du bateau s'abaisser lentement à l'horizon arrière.

Autour de nous, des bâtiments de guerre : l'*Eclipse*, croiseur anglais ; notre superbe *Redoutable*, et trois nouveaux croiseurs chinois.

L'eau est sale, d'une vilaine couleur boueuse ; Woosung passe et s'efface, et nous remontons la rivière, large ici d'un kilomètre à son embouchure ; les rives sont basses et dénudées, coupées par quelques ruisseaux marécageux. Une heure et demie de navigation fluviale et une nouvelle forêt de mâts annonce l'approche d'un nouveau port ; en avant-garde, des bâtiments de guerre anglais, italiens, russes, japonais et chinois, puis Changhaï apparaît.

dominée par la tour du Custom-House — la maison des douanes — : encore des bâtiments de guerre, arrivés la veille pour la plupart ; en avant, le *Pascal*, puis le croiseur allemand *Hansa* et d'autres encore, dont notre *Surprise*, et tous pavoisés et décorés en l'honneur de l'anniversaire de naissance de la reine d'Angleterre.

A terre, c'est un brouhaha, une confusion sans pareille ; le quai est planté d'arbres et bordé de riches maisons européennes et, tout de suite, voici un de nos sergents de ville, de gais marsouins, car c'est la concession française, comme un coin du sol natal que surmonte de l'autre côté du quai le pavillon tricolore du consulat.

Des marins et des soldats de toutes nations encombrent la ville ; cependant l'occupation européenne est à sa fin et les Anglais doivent partir le 20 Décembre.

Custom-House, dans la concession anglaise, est un bel et spacieux bâtiment en briques composé de deux ailes et d'une grande tour centrale en retrait, défendue par deux canons de marine ; une animation extraordinaire et en face, la vue du port et de ses mâts.

Quant à Changhaï, c'est une vulgaire ville européenne, aux rues larges et bien entretenues, au quai bordé d'élégants hôtels et magasins ; une ville grouillante, d'une extraordinaire animation.

3. — Cet après-midi, en bicyclette, sur la plus longue route de Changhaï, une route des mieux entretenues, au travers du camp indien et d'un village chinois pour aller aboutir sur le bord d'un canal aux rives basses, aux horizons flous de gris et de cultures, sous un ciel lourd de nuages ; un paysage de rizières peint sur éventail japonais.

4. — Courses dans les quartiers chinois, rues sales et étroites, en arrière des grandes artères, et où l'Européen est regardé avec curiosité, crainte et parfois aussi avec colère.

Cette nuit, vers 11 heures, embarquement sur le *Kiang-Foo*, de la China Merchants navigation C°, Compagnie chinoise créée en partie par Li-Hung-Chang ; quant à mon nouveau steamer, c'est un gros bateau de rivière peint en jaune, la couleur impériale, et montrant au-dessus de ses ponts superposés, trois tronçons de mâts surmontés d'aigles dorés et éployés ; bateau à vastes tambours ornés chacun d'un œil largement ouvert pour voir la route et guider la marche.

5. — Un jour bas et gris, un fleuve démesurément large et prodigieuse-

ment sale : des rives si basses qu'elles sont à peine visibles : quelques jonques aux voiles rouges et des steamers qui descendent. De temps à autre, nous nous rapprochons d'une rive pour éviter les bancs de sable et les échouages.

De Changhaï à Hankéou, le service des passagers et du gros cargo est assuré régulièrement par une huitaine de Compagnies : les plus importantes sont la China navigation C°, l'Indo-China navigation C°, et la China Merchants navigation C° ; cette dernière était la Compagnie chinoise de Li-Hung-Chang, mais maintenant elle est réunie aux deux autres, chacune conservant cependant sa liberté d'action ; l'administration financière seule est commune.

Depuis quatre ans, une Compagnie japonaise a également ouvert un nouvel et somptueux service, suivi par le Norddeutscher Lloyd et le Hamburg Amerika Linie qui ont inauguré leur service il y a quelque deux ans.

Enfin, la Compagnie française tonkinoise Martins mettrait ses steamers en marche dans quelques mois.

Outre ces grandes Compagnies, il en est d'autres de moindre envergure, et au printemps, de gros vaisseaux, russes principalement, remontent à Hankéou pour chercher les chargements du thé.

Cet après-midi, le temps s'épaissit de plus en plus et bientôt la pluie tombe, chassée en tempête par un vent furieux. La nuit vient, d'un noir intense ; sur le pont, impossible de distinguer quoi que ce soit à deux pas ; sur la droite, des feux de la côte, très rares, à peine visibles, et vers 9 heures, le *Kiang-Foo* jette l'ancre : impossible de continuer dans de pareilles ténèbres, à moins que l'on ne tienne absolument à rendre visite intime aux bancs de sable qui encombrent le lit du fleuve.

6. — Soleil, mais vent violent et glacé. En cette partie de son cours, avant Chinkiang, le Yang-Tsé est coupé, sur sa rive gauche, de nombreuses îles plates, couvertes de roseaux, que dominent les têtes vertes de quelques arbres rabougris ; la rive droite, au contraire, se relève en monticules rocheux, violets, pelés et nus.

Vers 11 heures, des îles montueuses, couronnées de pagodes, puis, au milieu de canaux bourbeux, le port de Chin-Kiang, le premier port des douanes : un fouillis de jonques et de sampans et quelques steamers ; au sortir du ponton-débarcadère, on entre dans le port chinois aux ruelles nauséabondes, creusées d'ornières, bordées de masures sales, encombrées de marchands de fritures et de Chinois en épais costumes d'hiver.

Plus loin, le long du quai, mais quel quai ! les rares maisons européennes et la maison des douanes, coquet bâtiment blanc au milieu d'un jardin très vert.

En arrière, sur les coteaux, serpente le mur d'enceinte de la ville indigène, Chin-Kiang-Fou, chef-lieu de province.

Un peu après Chin-Kiang, sur la rive gauche — qui est à notre droite —

nous passons l'embouchure vaseuse du grand canal, la grande artère fluviale entre Tien-Tsin au Nord et Soochav en amont de Changhaï sur le Woosung river au Sud.

Et les rives se déroulent basses ou mamelonnées, aussi tristes, aussi sauvages.

Nous nous engageons dans la Tsauhia-Creck ou Nanking-Cut Off, étroit canal large de 200 à 230 mètres, resserré entre les bancs de sable de la rive droite et l'île Isauhia sur la rive gauche ; le cours principal du fleuve est entre cette île et la rive gauche proprement dite, mais il forme un long coude et n'est utilisé qu'à la descente, à cause du courant.

Les sommets des collines sont déjà empanachés de neige et tout en haut, sur les crêtes, on aperçoit l'alignement sombre des canons, formidables batteries Armstrong et Krupp, bâties pour le compte de la Chine et achevées il y a six ans ; bien servies, elles défendraient et commanderaient le fleuve ainsi que la ville de Nankin.

Elle est d'un saisissant et magnifique pittoresque, cette arrivée à Nankin, aux derniers feux du soleil couchant : un horizon de jonques sous le ciel d'or et, de chaque côté, la bordure purpurine et bleuâtre des collines aux pieds plantés d'arbres verts ; une eau toute bleue et toute rose sur laquelle reposent les bateaux endormis ; cinq belles canonnières chinoises en avant des jonques.

A terre, une belle route carrossable part du quai, enjambe une rivière boueuse et mène à la ville entre deux rangées de maisons basses et vermoulues, et tout d'un coup, dans la pénombre crépusculaire, le mur d'enceinte, le haut mur crénelé se dresse, imposant ; la porte est profonde et dominée par un corps de garde au toit de pagode ; au delà, c'est Nankin, la cité reine, la capitale du Sud, l'antique et fameuse ville, aujourd'hui ruinée et morte : de l'herbe et des ruines, puis des échoppes, closes à cette heure déjà tardive où l'obscurité tombe sur les murailles moussues et grises.

Et c'est triste, cette courte excursion dans le Nankin nocturne, triste comme une visite dans un très grand et très vieux cimetière.

Sur le quai, un encombrement de soldats chinois sanglés dans des uniformes vaguement à l'européenne.

Dimanche 7 Décembre — 0 h. 30 m. du matin. — Wuhu ! Douze heures de retard ; pas un coolie : aussi débarquement très lent sur un ponton très encombré, puis une petite barque du ponton à la rive, ornée d'un primitif débarcadère, simples planches sur quelques perches et une corde comme garde-fou.

Une heure et demie ! Et précédé d'un porteur de lanterne, je vais dans la nuit noire vers ce qui sera ma maison d'habitation, le quartier des Assistants, là-haut sur la colline ; c'est une demi-heure de marche lente, dans des rues en lacet, resserrées entre des murs blancs et défoncées en ornières ; puis

arrivée matinale chez Messieurs les assistants, au nombre de deux, et dont l'un est parti en chasse : ahurissement du second, réveillé en plein sommeil et qui croit certainement rêver.

Ce matin, à la lumière moins matinale, j'ai vu ce qu'était le nouveau lieu de mon séjour : un pays plat, semé de rizières ; le port boueux sur le fleuve ; à deux milles, la ville même de Wuhu, entourée de remparts : c'est là que s'écouleront quelques mois ou quelques années de ma nouvelle existence.

Wuhu, Décembre 1902.

Henri Maitre,
Assistant des Douanes maritimes impériales chinoises.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1903.

I.

VISITE A LA CITADELLE DE LILLE

LE 28 MAI 1903,

Sous la conduite de MM. le Dr VERMERSCH *et* THIEFFRY.

En 1667, Lille échappait aux Espagnols, qui n'avaient su ni s'y faire aimer ni la défendre, et tombait entre les mains du Roy de France. Louis XIV, beau, jeune, entouré de son brillant état-major, n'eut qu'à paraître, et la place lui ouvrit son cœur, après un semblant de résistance. *Stupenti orbe*, dit une inscription lapidaire sur la porte de la Citadelle. En réalité, cette stupeur ne fut qu'apparente. Toutes les Cours européennes savaient à quoi s'en tenir sur la faiblesse des Espagnols, sur le prestige grandissant des armes françaises, et sur l'inutilité qu'il y a à s'abriter derrière des fortifications, d'ailleurs vieilles et ébréchées, quand on manque d'héroïsme pour les défendre.

Louis XIV savait la Fortune changeante, et il tenait néanmoins à garder sa conquête. Il ordonna donc à Louvois la construction à Lille d'une forte citadelle, capable d'arrêter sous ses murs toute une armée. Louvois jeta les yeux sur l'ingénieur Vauban.

Vauban avait fait ses preuves au siège de Lille par les travaux d'attaque qu'il avait habilement dirigés.

C'était un homme dur, ardent, ambitieux, opiniâtre, comme Louvois lui-même. Il choisit pour le seconder dans sa tâche difficile le doux, le silencieux et obstiné Simon Vollant, connu déjà comme architecte de la Porte de Paris, et une amitié bientôt féconde en résultats s'établit entre ces trois hommes. Les autres ne furent que des comparses plus ou moins effacés.

La construction fut chose malaisée. Le mauvais terrain d'une part, la difficulté de réunir les matériaux d'autre part, constituaient des obstacles très sérieux aux travaux.

Il fallait, pour revêtir le corps de la place, 3.300.000 parpins (grosses pierres servant pour la fondation), plus de 60 millions de briques, 6.700 pieds de grès. Les carrières de Lezennes, de Templemars, d'Ennequin et d'Esquermes ne pouvaient fournir journellement que 8.000 parpins et les travaux en exigeaient au moins 12.000.

Alors ce fut la chasse aux pierres. On achète de vieilles maisons pour les démolir, on met bas les châteaux de Warneton et d'Erquinghem-sur-la-Lys pour s'emparer des massifs de fondation.

Vauban disait du chevalier de Montgivrault, son second : « Je doute qu'il pût avoir tant d'empressement pour trouver les mines du Pérou qu'il en a pour chercher des pierres ».

Le grand ingénieur eut plus d'une fois maille à partir avec son entourage, notamment avec Clerville, un ancien compétiteur évincé, — avec le marquis d'Humières, gouverneur de la ville, qui n'entendait rien aux travaux d'art et dont l'esprit critique lui semblait intolérable, — enfin avec Vollant lui-même qui faillit, après certaines résistances inopportunes, voir un moment son crédit ébranlé. Vollant se releva par une invention heureuse : pour épargner des charrois ruineux et insuffisants, il fit creuser un canal partant de la Haute-Deûle, aux abords du village d'Esquermes, pour aboutir aux fossés de la Citadelle et amener à pied d'œuvre les pierres des carrières voisines du faubourg des Malades.

Le travail était poursuivi avec tant de méthode et de soin, que Vauban pouvait sans jactance proclamer cette place « la reine des Citadelles » et « supplier très humblement le Ministre de bien choisir les officiers qu'il voudra mettre dans cette Citadelle, qui sera dans quelque temps une des plus belles d'Europe et peut-être une des plus importantes du royaume ».

A la même heure, de grands travaux, tous conduits par Vauban se pour-

suivaient à Courtrai, Audenarde, Ath, Tournai, Douai et Dunkerque. Les étrangers accouraient en foule contempler ces spectacles qui rappelaient les œuvres gigantesques entreprises par les légions romaines, et ils s'en retournaient « tous remplis d'admiration du succès du travail et de la grandeur du Roi ».

Tous ces détails, et beaucoup d'autres non moins intéressants (voir la *Dépêche* et l'*Écho du Nord*), nous ont été fournis par Monsieur le Lieutenant Sautai, du 43e de ligne, dans le manège même de la Citadelle transformé pour l'occasion en salle de conférence. Le Lieutenant Sautai, attaché au service historique de l'armée, est connu pour des travaux antérieurs de la plus haute importance, notamment son beau livre sur les différents sièges de Lille et ses recherches sur la bataille de Denain. *Malheureusement*, disent ses chefs, sa modestie égale son mérite. Ils ont raison, et tort. Le mérite est déjà une supériorité, la science prouve une ambition, — noble il est vrai, — et ceux qui la possèdent n'ont pas besoin qu'on les plaigne. Les savants se moquent bien du « bonheur » !

Après la causerie, Monsieur le Commandant Balin, — homme charmant — et quelques officiers de la garnison de Lille, ont bien voulu nous servir de guides à travers la Citadelle. Nous avons visité l'hôtel du Colonel, où se montre l'ancienne chambre de Vauban, les hôtels de la Marine et de Normandie. la chapelle (destinée à être bientôt désaffectée), la cour de l'arsenal, etc. Les chambrées, les réfectoires, la cuisine, les magasins d'approvisionnement ont surtout intéressé les dames, nombreuses parmi nous. La visite s'est terminée par une promenade dans les casemates, les remparts et les jardins extérieurs, fort bien cultivés, reliés par un ruisseau et un chemin de ronde au pied des murs. On pense, en s'y promenant, à je ne sais quelle vallée heureuse et toute pacifique, malgré la présence des bastions formidables qui la dominent. Il y a là de grands arbres centenaires avec des lumières molles et de belles ombres bleues, des coins de silence, des parterres fleuris, des plants de choux et des linges séchant sur l'herbe. *Ludovicus nobis haec otia fecit.*

Nos amis le Docteur Vermersch et Thieffry avaient bien voulu se charger de nous grouper et de nous conduire. Nous sommes heureux de les en remercier. Avoir, ne fût-ce que pendant trois heures, la charge de 180 personnes, est chose méritoire, et il sied de reconnaître l'activité, l'amabilité, le dévouement, partout où on a la joie de les rencontrer.

UN VISITEUR.

II.

VISITE DE LA FORÊT DE MORMAL

23 AOUT 1903.

Directeur : M. Godin.

Qui donc a dit que le pays du Nord manquait absolument de beautés naturelles, et que ses habitants tout entiers au labour qui leur fait détenir le glorieux record de l'activité humaine, étaient plutôt d'humeur un peu farouche, et rebelles au plaisir ?

Quelqu'un sans doute qui ne connaît du Nord, que les banlieues enfumées de ses villes. Quelqu'un dans tous les cas, qui n'a jamais pris part aux excursions de plus en plus suivies de la puissante Société de Géographie de Lille, où chacun fait assaut de belle humeur et d'exquise courtoisie.

Le 23 Août, poursuivant la série de ces excursions vraiment révélatrices, c'était Mormal, la célèbre Forêt de l'arrondissement d'Avesnes, dont le très distingué et sympathique Membre du Comité d'Études de la Société, M. Godin, se disposait à trahir le mystère, au grand profit d'un groupe de collègues qui avaient eu l'heureuse inspiration de répondre à son appel.

La Forêt de Mormal ayant été l'objet d'une magistrale étude due à la plume si autorisée de M. l'Inspecteur Henri Bécour (étude que chacun pourra se procurer à notre Bibliothèque), nous n'entreprendrons pas de décrire à nouveau, cette Sylve millénaire où chassèrent les Bauduins, les princes des Maisons de Bourgogne et d'Autriche, et qui vit défiler à tour de rôle, les armées de César, de Charles-Quint, de Louis XIV, et de la première République. Nous nous contenterons de rappeler ici, qu'elle occupe au Nord-Ouest de ce pays d'Avesnes, moitié Ardenne moitié Flandre, plus Ardenne que Flandre dit Reclus, 9.200 hectares s'étendant en profondeur, sur 5 à 8 kilomètres, et en longueur, sur 16 kilomètres ; et nous dirons seulement quelques mots de ses grandes divisions.

Ces divisions, d'après M. Bécour, « correspondaient, du moins à l'origine, à l'étendue surveillée par chacun des sergents ou gardes du massif, et empruntaient généralement leurs noms aux paroisses ou communautés voisines : ainsi il y avait le quartier de Maroilles, celui de Locquignol, celui de Lan-

drecies, etc., etc. Parmi celles dont le nom ne rappelle pas celui d'une localité voisine du massif, se trouvent la série de Fau-Romarin qui doit le sien à un hêtre exploité il y a quelque cinquante ans, et dont la forme générale était celle d'un romarin ; la série de Fontaine-Madame ainsi désignée à cause d'une fontaine que fréquentaient, croit-on, les comtesses Jeanne et Marguerite, filles de Bauduin de Constantinople ; les séries de Pierre-Révisoire ou Rabigeois et de Warfusée ainsi dénommées, la première en souvenir d'un simple maçon qui y construisit des aqueducs, la seconde de M. de Warfusée, comte de Groesbeke, qui signala par d'importantes réformes, son passage à Mormal, au XVII[e] siècle ».

Tous ces quartiers, au nombre de 18, se subdivisent eux-mêmes en *cantons* dont les noms pour la plupart, n'évoquent point de souvenirs remarquables : tels ceux d'Antiau et de la Tapperie parcourus, le matin, par nos excursionnistes, sous un soleil radieux que tamisaient alternativement et fort agréablement, d'interminables berceaux de verdure et les voûtes des futaies ; tels aussi les cantons de Vert-Donjon, Duhamel, Fontaine-Huguet, Jolimetz, la Grande-Carrière, — où se trouvent les spécimens les plus marquants de la flore ligneuse, — visités l'après-midi, et admirés comme les précédents quoique vus sous un aspect tout différent et même un peu maussade.

Au soleil en effet dont les flèches dorées se jouaient tout à l'heure, dans le feuillage, avait succédé la pluie, la triste pluie venue nous rappeler que nous étions dans le pays du Nord, dans ce pays où tout est grandiose, l'œuvre de Dieu comme celle de l'homme, mais dont le charme est un charme voilé et plutôt mélancolique, et où Phœbus, quand il daigne sourire, ne se croit pas — n'ayant rien d'officiel — obligé de sourire éternellement.

E. LE BRETON.

Lettre de M. Prosper Mullendorff

Nous insérons avec plaisir l'extrait suivant d'une lettre récente reçue de M. Prosper Müllendorff, correspondant de la « Gazette de Cologne », dont l'appréciation sur la Côte d'Ivoire flattera tous ceux qui ont notre colonisation à cœur :

Swakopmund, 1[er] Décembre 1903.

J'arrive dans le Sud-Ouest allemand pour un voyage d'études de trois mois. J'ai eu la bonne fortune, au passage, d'un petit séjour d'une journée et demie à Conakry. J'ai été enchanté de ce que j'y ai vu et pendant le reste du

voyage en mer, à l'aide de quelques documents que je me suis procurés à Conakry et grâce à mes excellents guides de là-bas, j'ai pu envoyer à mon journal cinq grandes lettres sur la Guinée française, qui est en effet la colonie modèle de votre pays et dans laquelle tout le monde peut apprendre quelque chose. Mes articles ne pourront paraître qu'après la mi-Janvier, et je me permets d'y appeler votre attention et celle de ces Messieurs de la Société de Géographie de Lille.

A mon retour, je reverrai le Cameroun et je rentrerai avec le Gouverneur de cette colonie, qui revient du lac Tchad.

. . . .

. . . .

Il faudrait pousser le colon plus activement à l'intérieur de la Guinée, et se préparer dès maintenant pour le moment où il y aura le chemin de fer.

. . . .

TRENTENAIRE

DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE DE PARIS

Le mardi 22 Décembre dernier avait lieu à Paris une impressionnante solennité géographique, à laquelle participait notre Société représentée par son Président.

La Société de Géographie commerciale célébrait au Palais d'Orsay, par un banquet et une réception à laquelle ont assisté ses nombreux amis, le trentenaire de sa fondation.

A côté de MM. Étienne, Vice-Président de la Chambre des Députés et Président de la réunion ; Levasseur, Administrateur du Collège de France ; Octave Noël, Président de la Société et des Membres du Bureau, avaient pris place de nombreuses notabilités du monde politique et du commerce. Le Président de la République s'était fait représenter par un officier de sa maison militaire, et le Ministre des Colonies, par M. Gobelle, Chef-adjoint de son cabinet. MM. Godin, Sénateur, Président du groupe colonial ; Expert-Bezançon, Sénateur ; Delombre, Deloncle, Députés ; Caron, Président du Conseil municipal ; Bellan, Syndic du Conseil municipal ; Le Myre de Vilers, Ministre plénipotentiaire ; le Prince Roland Bonaparte ; le Vicomte Melchior de Vogüé, de l'Académie française ; Grandidier, de l'Institut ; Derode, Président de la Chambre de Commerce ; Auricoste, de l'Office colonial ; Muteau, Auguste Terrier, et des

explorateurs, parmi lesquels Mme Massieu, le Colonel Monteil, avaient tenu à assister à ce banquet dont les honneurs étaient faits par M. Gauthiot, le dévoué Secrétaire-Général de la Société depuis vingt-cinq ans.

Les discours ont été nombreux.

C'est le Président, M. Octave Noël, qui s'est d'abord félicité de la situation désormais prospère de la Société de Géographie commerciale. M. Levasseur, avec sa grande autorité, a retracé les trente années que vient de parcourir la Société. Il s'est fait applaudir en parlant des progrès accomplis qui ont été incessants. Des délégués des Sociétés de Géographie de province et de l'étranger, M. Levat, de Marseille, comme délégué de la plus ancienne Société représentée, M. Forest, de Saint-Étienne, Président d'une filiale de la Société commerciale, M. Lahovary, de Roumanie, se sont associés à la fête de la grande sœur de Paris.

M. Caron a parlé au nom du Conseil général, et M. Bellan au nom du Conseil municipal. Au nom des explorateurs qui ont reçu les encouragements et l'aide de la Société, le Lieutenant-Colonel Monteil a remercié ses actifs directeurs de la part qu'ils ont prise à la constitution du second empire colonial français ; à grands traits, il a retracé la conquête de nos nouvelles possessions africaines, qui ont permis à la France de redevenir, comme jadis, une grande puissance coloniale. M. Grandidier a porté le salut fraternel de la Société de Géographie de Paris, et le Vicomte de Vogüé, celui du Comité de l'Afrique française ; ces deux associations collaborent avec la Société de Géographie commerciale à la même œuvre : la grandeur française au delà des mers.

M. Étienne a pris le dernier la parole. Dans une allocution qui a été fort acclamée, le Vice-Président de la Chambre a montré à son tour de quelle grande utilité pour notre colonisation étaient les travaux des Sociétés de Géographie. Par le concours qu'elles apportent aux explorateurs sérieux, par les conférences qu'elles multiplient, par leurs publications, recueils de documents précis et utiles, elles favorisent les initiatives privées et aident l'État dans sa tâche. Ces Sociétés de Géographie se sont fondées dans la plupart des grandes villes de France. M. Étienne fait l'éloge des fondateurs de la Société de Géographie commerciale de Paris, et, tout particulièrement, de M. Gauthiot, qui n'avait été du reste oublié dans aucun des discours précédents, car la fête était donnée en son honneur autant que pour la Société à laquelle il a consacré vingt-cinq ans de dévouement. Suivant une heureuse expression, c'étaient ses noces d'argent qui se célébraient, car depuis ce quart de siècle il s'est identifié avec son œuvre géographique et a été le principal artisan de son succès. Toute a soirée a été pour lui un triomphe, auquel se sont unanimement associés les deux cents et quelques convives du banquet et les plus nombreux invités de la brillante réception qui a terminé la soirée.

Ce sera l'un des plus beaux titres de gloire de M. Gauthiot d'avoir groupé

sous un même drapeau des hommes de goût et de professions différents, qui sont unis les uns aux autres par des sentiments de mutuelle estime et de sympathie réciproque, et par la pensée qu'ils poursuivent un but commun : celui du développement commercial, économique et industriel de la France.

Ses amis lui ont marqué leur admiration de son rôle dans l'expansion de la géographie commerciale en lui offrant un souvenir au cours de la soirée. Il les a remerciés dans un discours ému qui leur a été au cœur.

Avant la fin du banquet, M. Étienne avait tenu à donner lecture de la lettre suivante, adressée par l'Ambassadeur d'Allemagne à M. Le Myre de Vilers, Président de la commission centrale de la Société de Géographie de Paris :

Monsieur l'Ambassadeur,

Je m'empresse de vous informer que la nouvelle publiée par l'*Éclair* concernant l'heureux voyage de M. Lenfant envoyé par votre Société au lac Tchad, résulte, comme je viens de l'apprendre, d'un télégramme du Gouverneur impérial du Cameroun, qui se trouve actuellement au lac, et qu'elle peut être en conséquence, regardée comme absolument exacte.

Je n'ai pas manqué de porter immédiatement cette bonne nouvelle à la connaissance de M[mes] Lenfant et Lahure, et je vous prie d'agréer avec mes bien sincères félicitations, etc.

Prince Radolin.

Nous enregistrons avec un réel plaisir ce nouveau succès, si bien accueilli par toute la presse, du Capitaine Lenfant en Afrique, où son intelligence et son inlassable énergie avaient déjà fait sur le Niger de si précieuses conquêtes pacifiques. Le Capitaine Lenfant a réussi cette fois à passer par eau du Niger au lac Tchad pendant la saison des inondations.

X....

CONGRÈS DES SOCIÉTÉS SAVANTES

DU NORD DE LA FRANCE ET DE LA BELGIQUE

A ARRAS

L'Académie des Lettres, Sciences et Arts d'Arras a résolu de provoquer la réunion d'un Congrès des Sociétés savantes du Nord de la France et de la

Belgique pendant l'Exposition régionale qui doit avoir lieu dans cette ville en 1904.

Ce Congrès se tiendra du Jeudi 7 au Dimanche 10 Juillet prochain dans la salle des concerts. L'Académie organisera des visites à l'Exposition et aux monuments de la ville, des promenades et des excursions archéologiques, des auditions musicales complétant celles du festival permanent, enfin un banquet par souscription.

Il sera perçu une cotisation individuelle de cinq francs qui donnera droit à un exemplaire du compte-rendu.

Les Membres de la Société de Géographie désireux de prendre part à ce Congrès sont priés de se faire inscrire au Secrétariat de la Société, 116, rue de l'Hôpital-Militaire, à Lille. La Société se charge de transmettre à l'Académie des Lettres, des Sciences et des Arts d'Arras, les noms de ses Membres qui se feront inscrire.

BIBLIOGRAPHIE

EN DANEMARK, par Charles Berchon. Hachette, 1903
Avec de nombreuses gravures.

En Danemark aurait pu s'appeler *A Copenhague*, car la description de cette ville tient à elle seule les quatre cinquièmes du livre. Et de fait, le port et la cité de Copenhague acquièrent chaque jour une importance croissante, au point d'absorber presque toute la vie du royaume. Aspect des lieux, monuments, cérémonies religieuses, vie de famille, vie mondaine, sports, théâtre, question du féminisme, instruction publique, histoire du royaume, le livre présente tout cela un peu pèle-mèle. De nombreux clichés photographiques accompagnent le texte. L'ensemble est papillotant, déconcertant peut-être pour une lecture suivie, mais ceux d'entre nous qui voudraient y puiser des renseignements, la plume à la main, pour un voyage à Copenhague, auront loisir d'y satisfaire largement leur curiosité.

LES CHEMINS DE FER COLONIAUX EN AFRIQUE, par E. de Renty, Capitaine d'État-Major. Paris, Rudeval, 1903. — *Don de l'Éditeur.*

Alors qu'en 1875 l'Afrique ne possédait que 2,475 kilomètres de voie ferrée, en 1885, on en comptait 7,888 kilomètres, en 1890, 10,429 kilomètres, en 1900, 20,200 kilomètres, et au 1er Janvier 1903, près de 25,000 kilomètres. Les Belges et les Anglais détiennent en ce genre le record de l'activité et du progrès, puis viennent les Portugais et les Italiens. Quant à nous, nous arrivons bons derniers,

côte à côte avec les Allemands. Encore faut-il remarquer que l'Allemagne n'a pris pied en Afrique que bien longtemps après nous, et qu'il lui faut le temps de s'y organiser.

Il importe que nous nous mettions sérieusement à l'œuvre. Comme le dit fort bien M. le Colonel Leblond, Professeur du cours de géographie à l'École supérieure de Guerre, dans la préface qu'il a ajoutée au livre : « En Afrique, pas de pacification, pas de ravitaillements, pas de commerce, pas de civilisation en un mot, sans chemins de fer. En 1884, lord Wolseley, qui marche sur Karthoum pour délivrer Gordon, n'est relié avec sa base que par le Nil, communication précaire, et il échoue ; lord Kitchener, dans son expédition contre le Mahdi (1896-1898) a soin d'assurer ses communications par la construction d'une voie ferrée, qui progresse en même temps que le corps expéditionnaire, et il brise sans grande difficulté la puissance mahdiste.

.... Le Congo français qui n'a pas de chemins de fer, végète misérablement, tandis que le Congo belge, grâce à la ligne reliant Matadi au Stanley-Pool, commence à rendre généreusement les capitaux qu'il a absorbés.

Plus d'insurrections en Algérie, depuis que la création d'un réseau ferré, d'ailleurs incomplet, a rendu les transports faciles. Plus de révoltes aux Indes, depuis que les Anglais y ont multiplié les communications ».

Dans ce livre qui n'est que la première partie de son œuvre, M. le Capitaine de Renty étudie les chemins de fer des colonies allemandes, italiennes et portugaises. Dans deux autres volumes, — qui seront à n'en pas douter aussi sérieusement, aussi savamment documentés que celui-ci, — il traitera : 1° des chemins de fer dans les colonies anglaises et dans le Congo belge ; 2° des chemins de fer dans les colonies françaises.

Souhaitons que ces livres trouvent chez nous beaucoup de lecteurs, et qu'ils contribuent à provoquer un mouvement d'opinion en faveur de nos entreprises coloniales.

CARTES ET LÉGENDES DU DAUPHINÉ, par Paul Berret.
Barbier-Durozier, Grenoble, 1903.

Faloton n'est pas mort. Qui ne connaît Faloton après la présentation si vivante que nous en a faite M. Berret lui-même en Mars 1903 ? Faloton, le « démon translucide au corps de cristal vert », qui gîte parmi les rochers baignés de lune, au sommet du signal de Montchaboud, Faloton si aimablement familier, Faloton qui parle si bien et avec tant d'esprit, sur tout ce qu'il veut, même sur les sujets qui touchent à l'histoire et à la géographie du vieux pays dauphinois !

Et Mélusine encore revit, grâce à M. Berret : non pas la Mé (ou Mère) Lusigne, la vilaine Mégère Poitevine qui annonçait malheur à la race des Lusignan, mais une charmante et douce sirène, humanisée, baptisée, et qui n'usa jamais de sa puissance que pour faire le bien, malgré « sa taille cambrée en une souplesse fuyante ». Sa fille, la belle Anne de Sassenage, devint « la première dauphine », mère de la lignée auguste des comtes d'Albon. Et c'est pourquoi, après sa disparition mystérieuse qui rappelle la fuite légendaire de Psyché, ses descendants firent graver sur leur casque une petite sirène d'or et d'argent, et prirent le nom de « Dauphins ». Tout cela est de l'histoire, et même de la géographie, car la légende tient au sol par des racines secrètes. Chaque pays a son merveilleux spé-

cial, conforme à la nature de son pittoresque et à l'esprit des habitants, ce qui fait qu'aux bords du Rhin, par exemple, les nains sont méchants, les géants bêtes, les sorcières horribles.

Ici, tout, même le grandiose, prend un caractère aimable, sympathique, et vraiment français. Faloton, et le Diable lui-même, sont proches parents de ces lutins gais et inoffensifs que nous montrait récemment M. Merchier, dans sa belle conférence sur le Berry de George Sand.

Et voici reparaître, toujours dans le même livre, bien qu'un peu en raccourci, les Sept Merveilles déjà connues, sur lesquelles je n'insisterai pas. Mais il en existe bien d'autres en Dauphiné, — un pays qui se vante avec raison d'être « plus riche en merveilles que la Grèce ne l'est en sages ». C'est, par exemple, la monumentale abbaye de Saint-Antoine, dont les Saint-Marcellinois sont si fiers, d'abord pour elle-même, puis pour sa légende parfumée de terroir (n'y est-il pas dit que le vin de Murinais est comme un mélange aromatisé de truffes et de violettes ? » C'est là un détail géographique qui a son importance. Et les grottes magiques de la Jeannotte ! Et le mystérieux cirque du Bourg d'Oisans, qui fut jadis un lac ! Et les Dames de La Roche (simple réduction, il est vrai, de nos gigantesques Dames de Meuse) ! Et la célèbre Tour de Devchinou, où fut si malencontreusement enfermé le beau Djem, frère de Bajazet II, et où la légende veut que, pareil à Roland dans sa burg de Rolandseck, il ait failli mourir d'amour pour la douce Philippine de Sassenage !...... Comment faire un choix, parmi tant de pages brillantes, fines et substantielles ?

Seulement, on pourrait se demander quelle est, dans tous ces récits dauphinois, la part qui revient aux véritables traditions populaires, souvent si informes et si primitives, et celle qui est due à l'écrivain, au poète lui-même, car M. Berret l'est à n'en pas douter, et d'une façon remarquable, non seulement en vers mais en prose. Et comme il est en même temps très épris de son cher Dauphiné, qui sait si les « merveilles » innombrables qu'il lui prête, il ne les a pas encore embellies, idéalisées, transfigurées sans le vouloir, avec toutes les forces de son désir : floraison de roses magiques et exubérantes poussées, par un véritable miracle d'amour, sur le rocher natal, là où il n'y avait hier que quelques maigres touffes de fleurettes sauvages nées pour la dent des chèvres ?

A TRAVERS LA TRIPOLITAINE, par H.-M. DE MATHUISIEULX. Hachette, 1903.

Ce livre est le développement de la belle conférence que nous a faite M. Méhier de Mathuisieulx en Novembre dernier.

De toutes les terres africaines baignées par l'Océan ou la Méditerranée, la Tripolitaine, — l'antique Cyrénaïque, si riche et si populeuse autrefois, — est restée pendant bien longtemps la plus inconnue et la plus inhospitalière. Seul, le port de Tripoli était accessible aux Européens, — et encore, au prix de quelles vexations de la part des autorités turques, — mais le grand pays mystérieux qu s'étend derrière elle demeurait aussi hautainement impénétrable, aussi voilé que le sont les filles du désert apparues à certains jours dans les longues rues tortueuses de la vieille cité barbaresque.

Or, M. de Mathuisieulx a obtenu la faveur unique de soulever un côté du voile, je veux dire de pénétrer dans l'hinterland du pays, où il s'était acquis des intelli-

gences et même des amitiés parmi les fonctionnaires ottomans. Il est le seul Européen qui puisse offrir à la science des documents de première main, sur la géographie, la géologie, l'archéologie, la flore et la faune, l'état politique et commercial de cette région presque fabuleuse, patrimoine perdu de notre race.

Le voyageur a parcouru à peu près toutes les contrées qui méritent quelque attention dans la Tripolitaine proprement dite. Il s'est fait une opinion, sagement réfléchie, étayée sur des observations nombreuses. Pour lui, il y aurait de « grands résultats » à attendre d'une exploration plus complète aux points de vue géologique, zoologique et botanique. En revanche, dans le domaine économique, agricole surtout, « il est peu de pays qui présentent un pareil aspect de désolation », et même, espérer que de grands travaux rendront à ces territoires complètement desséchés leur fécondité primitive, lui paraît « un leurre ». Néanmoins la région côtière possède des « aptitudes » à une fertilité suffisante, c'est pourquoi elle est convoitée par nos voisins les Anglais, qui, avec leur sans-gêne habituel y occupent clandestinement, depuis 1902, la rade de Bomba.

Quant aux recherches archéologiques, le champ en est limité de même aux rivages de la mer et à quelques plateaux, défendus par leur nature sablonneuse contre les déprédations des indigènes. Mais là, les richesses doivent être nombreuses. M. de Mathuisieulx ne voit aucun inconvénient, — bien au contraire, — à ce que les Turcs restent nos seuls voisins en Tripolitaine, mais il souhaite que le Gouvernement français obtienne du Sultan le libre accès, pour nos archéologues, des régions intéressantes à cet égard. Ainsi, à travers l'Algérie et la Tunisie, la science française rayonnerait pacifiquement sur toutes les contrées qui furent autrefois soumises à l'hégémonie latine.

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

La réorganisation du Congo. — Le *Journal Officiel* publie le décret daté du 29 Décembre 1903 qui réorganise le territoire du Congo. Il est précédé d'un rapport au Président de la République dans lequel le Ministre des Colonies explique que sous cette dénomination sont comprises des possessions d'une étendue considérable dans lesquels les climats, les sols, les systèmes hydrographiques, les ressources, les moyens de communication, les régimes commerciaux et les degrés d'influence que nous exerçons sur les populations diffèrent. En conséquence, ces possessions sont réparties entre quatre régions distinctes :

1° La colonie du Gabon, c'est-à-dire l'ensemble de la région maritime comprise entre la Guinée espagnole, le Cameroun et les limites du bassin conventionnel du Congo ;

2° Le Moyen-Congo, comprenant tous les territoires limités par le Gabon et la frontière du Cameroun jusqu'au 7e degré de latitude Nord, puis par ce parallèle jusqu'à la ligne de partage des eaux entre le bassin du Chari et du Congo, et par cette ligne de partage des eaux jusque et non compris le bassin de l'Ombella et l'enclave de Bangui ; enfin, par la frontière de l'État Indépendant du Congo et celle de la colonie portugaise de Cabinda ;

3° Le territoire de l'Oubanghi-Chari comprenant toute la région située au Nord et à l'Est du Moyen-Congo ; il est limité au Nord par le 7e degré de latitude jusqu'au point où ce parallèle coupe à l'Est la ligne du bassin conventionnel, puis par cette ligne elle-même jusqu'à la frontière de l'État Indépendant ;

4° Le territoire du Tchad comprenant toute la région située au Nord de l'Oubanghi-Chari placée sous l'influence de la France en vertu des conventions internationales et ne dépendant pas du gouvernement général de l'Afrique occidentale française.

L'unité politique de ces quatre régions est maintenue. Dans ce but elles sont placées sous le gouvernement commun d'un Commissaire général, dépositaire des pouvoirs du gouvernement de la République, qui résidera à Brazzaville. Au point de vue administratif elles formeront autant de circonscriptions distinctes. Le Gabon constituera une colonie dirigée par un Lieutenant-Gouverneur résidant à Libreville. Le Moyen-Congo constituera une colonie sous l'autorité directe du Commissaire-Général ; l'Oubanghi-Chari sera administré par un délégué du Commissaire-Général, résidant à Bangui ; et le territoire du Tchad par l'Officier commandant les troupes stationnées dans ce territoire. Au point de vue financier, le Gabon et le Moyen-Congo auront leur autonomie et disposeront chacun d'un budget local spécial. Par une imitation de ce qui s'est fait dans l'Afrique occidentale pour le budget de la Sénégambie-Niger, au budget du Moyen-Congo sera annexée une section spéciale qui comprendra d'une part les budgets particuliers de l'Oubanghi-Chari et du Tchad et, d'autre part, une sorte de budget général des quatre possessions comprenant les recettes et les dépenses qui leur sont communes.

Un second décret, également daté du 29 Décembre, institue, pour l'ensemble des possessions du Congo, un Conseil de gouvernement, dont le siège est placé à Brazzaville et qui est ainsi composé :

1° Le Commissaire-Général président ;
2° Le Lieutenant-Gouverneur du Gabon ou son représentant ;
3° Le Délégué du Commissaire-Général à Bangui ou son représentant ;
4° Le Commandant du territoire du Tchad ou son représentant ;
5° Les Membres du Conseil d'administration du Moyen-Congo ;
6° Le Secrétaire du Conseil d'administration du Moyen-Congo, Secrétaire.

Les Chefs des services civils, militaires et maritimes peuvent être appelés au Conseil de gouvernement, avec voix consultative, lorsqu'il s'y traite des affaires de leur compétence.

L'Inspecteur des colonies, chef de mission, a le droit d'assister aux séances du Conseil de gouvernement avec voix consultative, ou de s'y faire représenter par un des Inspecteurs qui l'accompagnent. Il siège en face du Président.

Le Conseil de gouvernement tient au moins une séance par an. Les divers budgets du Congo doivent être arrêtés en Conseil. Le Conseil de gouvernement donne en outre son avis sur toutes les questions de colonisation, de finances, de douanes, de travaux publics, d'administration générale intéressant le Congo français et dépendances, et qui sont soumises à son examen par le Commissaire-Général.

Le même décret règle la composition des Conseils d'administration du Gabon et du Moyen-Congo.

Enfin par une série de décrets sont nommés : M. Emile Gentil, Gouverneur de 2e classe et Commissaire-Général du Congo ; M. Ormières, Gouverneur de 3e classe, Lieutenant-Gouverneur au Gabon ; M. Telle, Secrétaire-Général du Moyen-Congo, et M. Noufflard, Secrétaire-Général du Gabon.

ASIE.

Les chemins de fer en Chine. — La Banque Russo-Chinoise vient de terminer heureusement les négociations relatives à la construction de la ligne du Chan-Si. On sait quelle est l'importance de cette ligne qui s'embranchera sur la ligne de Pékin-Hankéou et, plus tard, rejoindra la ligne du Fleuve Jaune.

La ligne du Chan-Si peut se diviser en deux sections : la première allant de Tcheng-ting-fou, préfecture de la province du Tschili, à P'ing-t'ang sur la rive gauche de la rivière Woi-shui-ho au Nord de Ping-ting-cheou ; la seconde section va de Ping-ting-cheou à Tai-yuan-fou, capitale de la province du Chan-Si.

Le chemin de fer traverse donc ces deux provinces et les relie l'une à l'autre.

La première section aura une longueur approximative de 113 kilomètres ; la seconde de 126 kilomètres environ.

Les principales stations seront : Chen-li-fou, point de départ de la ligne, Wei-choui, Tsai-Tschouang, Pae-Tchoun, Puing-ting-cheou, Tai-Yuan-fou, point terminus à 349 kilomètres.

La ligne coûtera une quarantaine de millions.

Elle traverse une contrée de mines fort riches ; c'est ainsi que l'on trouve du minerai de cuivre dans les environs de Taï-Yuen-hien, du minerai argentifère à Feu-tching-ting au Nord de Ta-toung-fou, à Wen-shi-hien dans la préfecture de Po-che-fou, à Ping-lou-hien, près du Hoang-ho. Des mines d'anthracite à Shi-mann-trai sont exploitées depuis fort longtemps et produisent du combustible d'excellente qualité. Des mines de houille à Tse-Kho en pleine exploitation produisent, malgré un outillage rudimentaire, environ 400 tonnes par jour.

Le savant géologue allemand, baron de Richtoffen, qui a parcouru toute cette région, déclare que les mines d'anthracite du Chan-Si sont les plus étendues que l'on connaisse, qu'elles offrent une superficie d'environ 35.000 kilomètres carrés et que la quantité de charbon qu'elles renferment peut être évaluée à des milliards de tonnes. On trouve également dans ces régions des mines de fer, des carrières de marbre, etc.

Ces quelques indications suffisent pour donner une idée des richesses du Chan-Si et de l'intérêt que présente la construction du chemin de fer.

Deux projets colossaux : Le barrage de la mer d'Azof et l'agrandissement du lac Aral. — Si la commission hydrotechnique russe a momentanément renoncé à son projet de canal de la Baltique à la Mer Noire, par la Duna, la Bérézina et le Dniéper, elle a reporté toute son attention sur deux autres propositions, non moins colossales : le barrage de la mer d'Azof et l'agrandissement du lac Aral et de la mer Caspienne.

Le lieutenant Mendelegef, fils d'un chimiste très connu en Russie, est l'auteur du premier de ces projets, celui des deux qui paraît avoir plus de chances de réalisation immédiate. On sait que la mer d'Azof, en raison de son peu de profondeur — 15 à 16 mètres au maximum, est impraticable aux navires à fort tirant d'eau ; à cet inconvénient s'en ajoute un autre ; c'est que les vents ont le pouvoir d'y provoquer une baisse considérable des eaux, surtout dans la baie de Tangarog, et cela concurremment avec les chaleurs qui dessèchent les petites rivières du versant. Le barrage Mendelegef serait le remède de cette situation, car tel que le propose l'auteur du projet, il permettrait de surélever de dix pieds le niveau de la Mer d'Azof et d'y maintenir les eaux à hauteur constante, en empêchant le reflux vers la Mer Noire. La digue serait facile à construire, le détroit de Kertch, qui sépare la Mer Noire de son appendice septentrional, mesurant à peine 11 kilomètres d'une rive à l'autre. Il est vrai que la réalisation du projet n'irait pas sans la submersion d'une partie du littoral, mais ce serait aux dépens de côtes basses sans valeur, marécageuses et insalubres. Quant aux ports existants, le seul changement qu'ils y trouveraient, c'est que leurs quais deviendraient abordables aux grands navires modernes, et l'exportation russe, très active par les ports de la Mer Noire, éviterait ainsi de coûteux transbordements.

En raison de la différence de niveau qui serait de la sorte créée entre les deux mers, la digue serait pourvue d'un système de vannes et d'écluses.

Pour ce qui est de la partie financière du projet, elle a déjà fait l'objet d'études spéciales : une taxe d'un demi-kopek par poud (environt 50 centimes par 100 kilos) à acquitter par les bâtiments qui viendraient se mettre à quai dans les ports de la Mer d'Azof transformée, suffirait à payer les intérêts du capital d'établissement et à subvenir aux frais d'entretien du barrage. Pour les armateurs, cette taxe ne représente qu'un huitième de la perte qu'ils subissent actuellement par suite de l'obligation où ils se trouvent de faire transborder les marchandises.

La seconde proposition soumise à la commission du Ministère des Finances de Saint-Pétersbourg, ne comporte ni plus ni moins que la création d'une vaste mer intérieure dans la partie Ouest de l'Asie Centrale, puisqu'il s'agit de submerger les terres arides qui entourent le lac Aral et la Mer Caspienne de façon à doubler la superficie de ces deux mers intérieures. Le gouvernement russe espère arriver par la réalisation de cette entreprise grandiose, à rendre la vie à plus de 300,000 milles carrés de ses possessions asiatiques.

Qu'on jette un coup d'œil sur la carte de la Russie d'Asie ; les environs du lac Aral et la Mer Caspienne, portent maintenant les noms tristement évocateurs de Désert de Barsuki, Plateau d'Urst-Urst, Désert de Kyzil-Kum, Steppe de la Faim, Bek-pak-dola, etc. Le déboisement, aujourd'hui arrêté par des mesures législatives, serait en partie responsable de la ruine de ces contrées. Pour leur rendre un peu de fraîcheur et les faire redevenir fertiles et habitables, on se propose donc de doubler et même de tripler l'étendue du lac Aral, ce qui se ferait en barrant l'Obi et le Tobol dans la partie supérieure de leur cours. Les eaux interceptées de ces deux cours d'eaux, qui se déversent dans l'Océan arctique, seraient amenées au lac Aral par un bief creusé au travers de la crête qui sépare le versant de l'Océan arctique de celui du lac.

Le niveau de la Caspienne étant de 38 mètres environ inférieur à celui du lac Aral, l'écoulement de ces eaux deviendrait facile vers le grand lac caspien. Les résultats de cette irrigation ne pourraient qu'être avantageux à ces parages déshérités, et l'on peut aussi en attendre une excellente répercussion sur le climat de l'Asie centrale et occidentale.

AFRIQUE.

Soudan français. — Chemin de fer de Kayes au Niger. — Le rapport du budget à la Chambre fait connaître l'état des travaux de ce chemin de fer, qui figure pour une subvention de l'État de 668,000 fr., dont 168,000 sont affectés à l'entretien de la demi-compagnie du génie chargée de l'exploitation. Il reçoit en outre une subvention de la colonie de 500,000 fr. depuis la loi de finances de 1899, et une avance du Trésor fixée à 1,814,000 fr. pour 1904. Si on ajoute à ces subventions les recettes du trafic et hors trafic fixées à 952,000 fr., on arrive à un total de 4,351,000 fr. pour les recettes. La longueur exploitée qui, pendant plusieurs années était restée à 161 kil., a passé à 195 en 1899, 241 en 1900, 262 en 1901, 310 en 1902. La recette kilométrique a progressé, mais faiblement, depuis la reprise de construction de la ligne ; en 1898 elle était de 2,399 fr. ; en 1902 elle a atteint 2,442 fr., après 3,134 en 1899.

Les travaux de construction, par suite du temps d'arrêt amené par l'épidémie de fièvre jaune en 1900, ont subi un retard sur le programme d'exécution. Une absence de crue sur le Sénégal, en empêchant l'arrivée du matériel, n'a pas permis à la pose de la voie de suivre une marche concurrente de celle des travaux de terrassement. Par suite, l'achèvement de la voie jusqu'à Koulikoro est reporté de 1904 à 1905. Au mois d'Avril 1903, l'état des travaux était le suivant : la ligne était en exploitation jusqu'à Badingko (kil. 334), la voie posée jusqu'au kil. 336, la maçonnerie achevée jusqu'à Baloué (kil. 410), les terrassements terminés jusqu'à Kati (kil. 485). On peut espérer qu'au 31 Décembre 1903 la voie sera posée jusqu'au kil. 372 et les terrassements achevés jusqu'à Koulikoro (kil. 560), terminus de la ligne. Les travaux à exécuter en 1904 consisteront dans la pose de la voie du kil. 372 au kil. 516, c'est-à-dire à Bamako, dans l'achèvement des maçonneries du kil. 485 au kil. 560. En 1905, il ne restera plus qu'à poser la voie entre Bamako (kil. 516) et Koulikoro (kil. 560). La ligne commencée il y a une vingtaine d'années, sera donc enfin terminée.

L'état présent de la question d'Égypte. — Depuis quelque temps, la question d'Égypte dormait. Elle dormait si bien qu'on l'a crue morte, et trop vite embaumée. Mais il y a des signes que la momie se réveille. Le moment est venu de dénombrer ce qui sommeillait avec elle.

On dit parfois en France : « Nous avons perdu l'Égypte.... » « Perdu l'Égypte » est bientôt dit. Nous y comptons cependant encore. Quand, il y a quelques jours, le conseiller financier sir Eldon Gorst fut soudainement mandé du Caire à Londres, toute l'Égypte en conclut qu'il se négociait quelque chose entre Paris et Londres où elle avait un rôle. Et nous comptons si bien là-bas que la seule question fut de discerner entre tout ce que la France pourrait céder ou garder. Que gardons-nous en Égypte ? Et comment est défendu ce que nous gardons ?

Deux milliards d'intérêts, quinze mille Français, voilà ce qu'on ne trouverait pas dans plusieurs de nos colonies. Voilà ce que nous avons en Égypte.

Au 31 Octobre dernier, la Dette publique égyptienne s'élevait à deux milliards et trois cent quarante millions de francs. La part des porteurs français se résume ainsi : un dixième de l'Emprunt garanti 3 % ; soixante-neuf centièmes de la Dette privilégiée 3 1/2 % ; soixante-treize centièmes de la Dette unifiée 4 % ; un quart de l'Emprunt domanial 4 1/4 % ; enfin, la moitié de la Dette Daïrah-Sanieh 4 %.

Soit les *deux tiers* de la Dette égyptienne, environ un milliard six cents millions de francs et un revenu annuel d'environ 65 millions, sans parler des titres français en Égypte.

Pour le commerce, nous venons au second rang avec 70 millions de francs : commerce d'objets de luxe qui laisse un gros bénéfice et qui est appelé à s'étendre à mesure que l'Égypte s'enrichit.

En 1821, il n'y avait qu'une maison de commerce française. En 1903, on en compte une centaine. La valeur des propriétés foncières françaises dépasse 50 millions.

En additionnant tous les capitaux français actuellement engagés en Égypte, on verrait que celle-ci a reçu plus de deux milliards et paye annuellement à la France plus de 120 millions de francs. Elle vient au quatrième rang des pays où nos intérêts sont engagés.

Voilà bien, dira-t-on, le vrai danger ! Une telle prospérité exige de minutieuses garanties. Si nous avons perdu toute influence politique, cette prospérité économique est fort compromise. Nous reste-t-il des garanties ?

Les garanties politiques de la France en Égypte sont d'une telle solidité légale, et tellement limitatives pour l'action britannique, qu'on ose à peine y insister.

Les Capitulations garantissent aux Français résidant en Égypte la liberté personnelle, l'inviolabilité du domicile, l'exemption des impôts, sauf les taxes douanières, et une juridiction spéciale. Les Français, leurs personnes et leur fortune échappent donc à l'autorité administrative. Celle-ci ne peut s'appliquer à eux qu'après le consentement du gouvernement français pour chaque cas en particulier. On ne peut imaginer une protection plus complète, une armature plus résistante que ces antiques Capitulations. Elles prévoient jusqu'à la quantité de tabac à priser qu'un moine peut consommer par an et introduire en franchise.

Les intérêts spéciaux et récents qui ne pouvaient être prévus par les Capitulations sont garantis par la Caisse de la Dette. La France ayant pris les deux tiers de la Dette égyptienne, est spécialement intéressée à ce contrôle. Chaque année, la Caisse autorise un certain chiffre de dépenses et s'assure qu'il n'a pas été dépassé. Quand les recettes dépassent les dépenses, ce qui est de règle avec une bonne gestion dans un pays prospère, la Caisse garde la moitié des excédents pour en faire un fonds de réserve. Depuis douze ans elle accumule les économies résultant d'une conversion faite en 1890, parce que les puissances n'ont pu se mettre d'accord sur l'usage qu'il en fallait faire. Elle veille à ce qu'aucun emprunt nouveau ne soit contracté. Elle empêche les revenus gagés d'être amoindris ou modifiés. Elle cite, au besoin, le gouvernement égyptien devant les Tribunaux mixtes qui sont l'arbitre entre l'Europe et l'Égypte.

Les Capitulations, la Caisse de la Dette et les Tribunaux mixtes limitent donc très strictement l'autonomie de l'Égypte et l'action des occupants. Sir Alfred Milner, aujourd'hui lord Milner, a montré comment cette armature gêne le pays qui la porte. Mais il faut rendre cette justice à la France qu'elle s'est prêtée au dégrafement de la cuirasse légale dans toute la mesure où cela pouvait servir l'Égypte sans compromettre son contrôle.

Ainsi, malgré les Capitulations, les Français ont été soumis en 1885, avec le consentement de la France, à la taxe sur la propriété bâtie : pure question d'équité ! On les a contraints, à Alexandrie, aux taxes prescrites par la municipalité devenue internationale. On les a soustraits dans certains cas à la juridiction de leurs consuls pour les plier à celles des Tribunaux mixtes. En 1889, on a autorisé l'assemblée générale des juges des Tribunaux mixtes à rendre applicable aux Euro-

péens les ordonnances de police, sous certaines conditions et réserves. Mais toujours ces concessions ont été accordées moyennant garanties.

D'autre part, la Caisse a été autorisée à faire au gouvernement, des avances remboursables. En 1888 a été créé un fonds de réserve spécial destiné à payer des dépenses extraordinaires. Et elles sont nombreuses : déjà plus de 10 millions de livres. On peut noter spécialement les 30 millions de francs accordés depuis deux ans pour l'achèvement des grands barrages d'Assiout et d'Assouan, travaux entrepris sans autorisation, conclus comme un emprunt déguisé et qu'il faut déjà consolider. La Caisse de la Dette est donc volontiers indulgente, généreuse : en d'autres pays, on la dirait prodigue.

Voici donc la situation. La France est, en Égypte, retranchée, pour les institutions qui lui sont propres, derrière les Capitulations, et, pour celles où elle a part avec quatorze puissances, derrière son droit de puissance participante. Il est vrai que ce système de fortification a beaucoup gêné l'occupation britannique. Ce n'est point le moment de préciser les responsabilités du passé. C'est dans un esprit tout contraire qu'il faut envisager les modifications possibles au présent état de choses.

Mais il est bien permis de dire que, tout en se montrant conciliante, la France ne saurait oublier qu'elle possède en Égypte des intérêts trop considérables pour renoncer à leur surveillance, des droits trop précis et trop précieux pour les laisser affaiblir, sauf au meilleur escient.

(*Le Temps*).

La mission du capitaine Lenfant. — L'agence Reuter vient de recevoir un télégramme de Lokoa annonçant que le capitaine Lenfant est arrivé dans les eaux du Chari à bord d'une chaloupe à vapeur, ce qui prouve que les cours d'eau sont reliés ensemble depuis le lac Tchad jusqu'au Bénoué.

Plusieurs journaux anglais commentent cette nouvelle.

La *Morning-Post* fait remarquer que le commandant Claude Macdonald, actuellement ministre britannique au Japon, essaya autrefois d'aller également de la côte au lac Tchad. Il remonta le Niger, longea le fleuve Kebbi, à bord d'un petit vapeur à aubes.

Malgré que ce bateau n'eût qu'un tirant d'eau de 25 centimètres, il ne put trouver suffisamment d'eau à certains endroits du fleuve, et fût obligé d'abandonner sa tentative.

Le commandant Macdonald a lu depuis un rapport de son voyage à la Société de Géographie de Londres. il y affirmait qu'il était impossible de communiquer par eau de la côte au lac Tchad.

La *Morning-Post* parle en termes élogieux du capitaine Lenfant, qui a réussi là où d'autres avaient échoué.

OCÉANIE.

Nouvelles-Hébrides. — On mande de Melbourne au *Daily Chronicle*, le 1er Janvier :

« On s'inquiète beaucoup en Australie de la prépondérance croissante de l'influence française aux Nouvelles-Hébrides.

« Le résident anglais dans l'archipel, qui est actuellement à Sydney, déclare que

sa présence est interprétée par les Français comme un défi à leur égard et qu'en conséquence les Français ont augmenté la subvention accordée aux agences de colonisation opérant dans les mers du Sud et relié les Nouvelles-Hébrides à la Nouvelle-Calédonie par un service de vapeurs. »

II. — Géographie commerciale. – Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL.

Le commerce de la France. — Les statistiques de Décembre publiées par l'administration des Douanes nous apporteut en même temps les résultats, pour l'année entière 1903, du comme extérieur de la France.

Ce commerce s'est élevé, pendant l'année écoulée, à près de neuf milliards de francs, en augmentation de 173 millions sur l'année précédente. Mais il faut remarquer de suite que cette augmentation a entièrement porté sur les importations.

La France a, en 1903, prélevé à l'étranger pour 4,648,906,000 fr. de marchandises, soit environ 255 millions de plus qu'en 1902. Ces résultats seraient satisfaisants s'il s'agissait uniquement d'achats de matières premières destinées à alimenter l'industrie : l'augmentation, sur ce chapitre, est évidemment fort importante, 116,194,000 fr. sur une somme globale de 2,914,866,000 fr., c'est-à-dire 4 %. Mais, par contre, on relève en produits d'alimentation, une importation supérieure de 103,073,000 fr. ou 12 1/2 % à celle de 1902, avec un chiffre atteignant presque 4 milliards, exactement 3,921,372,000 fr.

En outre, l'étranger a fourni à la France des objets fabriqués pour une somme de 842,728,000 fr., soit 35,618,000 fr. de plus qu'en 1902.

A l'exportation, c'est une diminution sur tous les chapitres, à l'exception toutefois des colis-postaux, ainsi qu'il résulte de ce relevé : objets d'alimentation, 645,287,000 fr., moins-value de 62,085,000 fr. ; matières premières, 1,158,408,000 fr., moins-value de 11,796,000 fr. ; objets fabriqués, 2,102,562,000 fr., moins-value de 20,868,000 fr. : colis-postaux, 263,598,000 fr., augmentation de 12,422,000 fr. En résumé, sur les 4,169,855,000 fr. que représentent les exportations françaises en 1903, il y a un déficit de 82,327,000 fr. sur l'année précédente.

Ces résultats sont loin d'être satisfaisants, et sont d'autant plus inquiétants que les statistiques des pays voisins (nous les analyserons dans notre prochain bulletin) accusent des augmentations dans les exportations.

J. Petit-Leduc.

EUROPE.

Le commerce de l'Angleterre en 1903. — Les échanges du

Royaume-Uni pendant l'exercice écoulé ont atteint un chiffre excessivement élevé. La comparaison triennale suivante permet de s'en rendre compte :

IMPORTATIONS.

	Livres sterling.
	—
1901	521.990.198
1902	528.391.274
1903	542.906.325

En 1903, l'augmentation est donc, respectivement, de 14,515,051 et de 20,916,127 liv. st. par rapport aux deux exercices précédents.

A l'exportation la situation se présente comme suit :

EXPORTATIONS.

	De produits britanniques.	Réexportations.	Totales.
	—	—	—
	Liv. st.	Liv. st.	Liv. st.
	—	—	—
1901	280.022.376	67.841.892	347.864.268
1902	283.423.968	65.814.813	349.238.779
1903	290.890.281	69.557.035	360.447.313

Pour les produits anglais seulement, la plus-value atteint 7,466,315 liv. st., par rapport à 1902 ; en y comprenant les réexportations, l'accroissement se trouve porté à 11,208,537 liv. st.

Si l'ampleur seule des transactions était un indice suffisant pour qu'on en puisse déduire l'état de prospérité d'un pays, il est incontestable que la Grande-Bretagne se trouverait dans une situation brillante. Mais il n'en est pas ainsi et, de l'aveu même de certains économistes anglais et des rédacteurs d'importants journaux comme le *Financial News*, cette prospérité n'est qu'apparente. Si l'on va un peu au fond des choses on voit, en effet, qu'au fur et à mesure que les transactions se développent, la balance commerciale est de plus en plus défavorable, l'accroissement des importations étant supérieur à l'augmentation des exportations.

La différence nette en faveur des importations s'établit ainsi pour les trois derniers exercices :

	Liv. st.
	—
1901	174.126.000
1902	179.153.000
1903	182.459.000

Pour équilibrer ses achats avec ses ventes, l'Angleterre a donc été dans l'obligation de débourser en 1903, en outre des encaissements qu'elle a réalisés par ses exportations, l'énorme somme de 4,561 millions de francs ! Comment a-t-on pu faire face à ce formidable écart, se demandent les gens le plus au courant des finances anglaises ? Les bénéfices encaissés par la grande industrie des transports mari-

times ont-ils été en progressant et les dividendes reçus pour les placements anglais faits à l'étranger ont-ils notablement augmenté ? La réponse est négative à ces deux questions. On sait, en effet, que les frets ont été très bas pendant toute l'année dernière, et bien que les dépenses d'exploitation des navires se soient réduites en raison de la diminution du prix du charbon, les bénéfices de l'armement, déjà peu importants en Angleterre comme dans les autres pays depuis quelques exercices, n'ont certes pas augmenté en 1903.

Quant aux dividendes reçus de l'étranger, leur progression est trop lente pour entrer en ligne de compte. Les entrées d'or ont-elles dépassé les sorties ? Les statistiques démontrent, au contraire, qu'en 1903 les sorties ont dépassé les entrées. Les voyageurs venus en Angleterre ont-ils laissé plus d'argent que n'en ont dépensé les Anglais parcourant le monde ? La chose est plus que douteuse. Dans ces conditions il paraît bien probable que l'Angleterre s'est appauvrie de plusieurs centaines de millions de francs l'année dernière pour faire face à ses engagements.

En outre, les esprits chagrins font observer que le charbon figure dans les exportations de l'an passé pour 681 millions et demi de francs, et le charbon constitue une forte partie du patrimoine économique de l'Angleterre.

On reconnaîtra que la situation ainsi exposée ne laisse pas que d'inquiéter une certaine partie de l'opinion publique chez nos voisins. M. Chamberlain trouve donc un terrain très bien préparé pour sa campagne protectionniste. Quant à la question de savoir si un changement radical dans la politique fiscale du Royaume-Uni pourra modifier l'état de choses actuel, la question est trop complexe pour être examinée sans de grands développements.

Émile Galland.

Le coton dans les Colonies allemandes. — En vue du développement du cotonnier dans l'Est-Africain allemand, le Comité économique colonial allemand a chargé M. J.-H.-G. Becker de Hockley (Texas) de surveiller les cultures d'essais des régions côtières et d'organiser cette culture dans la zone d'influence des lignes de Taga à Mombo, de Dar-es-Salam à Mrogoro, de l'Ouganda et sur les rives du Ronfidyi. Les derniers renseignements parvenus de la possession permettent d'évaluer à 25,000 kilogrammes la récolte de cette année. Les cultures s'étendent maintenant sur une superficie de 500 hectares. Les échantillons envoyés par les districts de Tanga et Lindi ont été estimés à 200 francs les 100 kilogrammes assimilables au meilleur « white egyptian ». La question des transports n'est pas non plus perdue de vue, une station a été créée pour la vaccine contre la fièvre tsétsé et on poursuit les études d'une voie ferrée de Kilwa au lac Nyassa.

Au Togo il a été également créé une inspection à Lomé. La culture du cotonnier, comme culture indigène, suit dans cette colonie un développement constant. La récolte dans le hinterland produira quelques centaines de balles. Il y a lieu de noter que les récents arrivages de coton du Togo ont été cotés plus haut que les précédents, dans la catégorie « fully good middling ». La question des transports doit être résolue par la construction du chemin de fer Lomé-Palimé dont le tracé a été effectué par les soins du Comité économique colonial. Le gouvernement aurait, paraît-il, l'intention de faire construire la ligne par une entreprise de chemin de fer et de charger ensuite une Société privée de l'exploitation du wharf et des chemins de fer de la colonie.

Des spécimens provenant du Sud-Ouest-Africain allemand (okahandja) ont été estimés un bon prix par les experts. Des fermiers de la colonie proposent la créa-

tion d'un Syndicat pour l'établissement de barrages sur le Swakop qui fourniraient l'eau nécessaire aux irrigations. On projette aussi l'établissement de cultures sur le Kounéné.

Les Chambres de Commerce et l'industrie textile allemandes secondent efficacement les efforts du Comité économique colonial. Aux subventions que nous avons déjà signalées il y a lieu d'ajouter une allocation de 1,000 marks de la Chambre de Commerce de Leipzig.

ASIE.

Indo-Chine. — Premier trimestre 1903. — D'après le rapport de la direction générale des douanes et régies de l'Indo-Chine, le commerce extérieur de l'Indo-Chine présente pour le premier trimestre 1903 une moins-value de 16.786,010 francs, qui porte principalement sur l'exportation. Les importations (numéraire déduit) se sont élevées à 45,682,538 fr., contre 58,263,695 fr. en 1902. Les exportations (également numéraire déduit) se sont élevées à 32,508,792 fr., contre 40,713,645 fr. en 1902.

Cette diminution porte uniquement sur les valeurs et n'est pas en proportion avec les quantités de marchandises importées et exportées. Elle correspond à des changements nombreux dans la nomenclature des valeurs, qui ont été très inférieures à celles qui avaient servi de base en 1901.

Sur les importations, la différence en moins pour le premier trimestre 1903 est de 8,581,157 fr., due aux tissus de coton et aux poudres et munitions.

Pour les cotons, cette différence provient surtout de la Cochinchine qui présente une diminution de 1,429,000 fr. (notamment sur les écrus : 229,219 kilogrammes à la fin d'Août contre 819,348 kilogrammes en 1902, à la même date). La cause en serait, d'après la douane, que les acheteurs de tissus ont, une baisse de près de 30 % s'étant produite sur les lieux de production en fin 1900, fait des commandes importantes pour profiter de cette baisse. La consommation n'ayant pas changé et ayant même été restreinte par la baisse de la piastre, les commerçants se sont trouvés à la tête d'un stock beaucoup plus important.

En ce qui concerne les armes, poudres et munitions, la différence provient d'un arrèt dans l'importation de ces articles, l'approvisionnement constitué en prévision des affaires de Chine et du Siam pouvant suffire à la demande locale.

Sur les exportations, la différence en moins pour le premier trimestre 1903 est de 8,204,853 fr. ; elle est due entièrement au ralentissement considérable de l'exportation des riz pendant cette période. La comparaison des chiffres de 1902 et 1903 fait, en effet, ressortir pour le riz et ses dérivés une différence de 8,589,796 fr. en faveur de 1902, et pour les autres produits de 384,943 fr. en faveur de 1903.

Le mouvement du commerce intérieur (cabotage) du premier trimestre 1903 présente une diminution de 4,892,410 fr. sur la période correspondante de 1902. La Cochinchine entre dans ce chiffre pour 2,336,462 fr., représentant une baisse à l'entrée sur les produits de la pêche, les matériaux, pierres, marbres, briques et diverses denrées coloniales de consommation et sur les tissus et fils de coton.

L'Annam vient ensuite avec une baisse de 2,597,700 fr. dont il faut rechercher la cause dans les changements signalés plus haut, survenus dans la nomenclature des valeurs; les nouveaux prix ont été inférieurs à ceux de l'année précédente. Les quantités présentent par contre une augmentation de 500,000 kilogrammes qui donnent un total nullement en rapport avec la diminution dans les valeurs.

Enfin les opérations de transit ont atteint pour le premier trimestre 1903 une valeur de 6,693,401 fr., contre 6,275,350 fr. pour la période correspondante de 1902.

Le commerce français en Turquie d'Asie. — « La France, dit le gérant du vice-consulat de France à Erzeroum, tient encore un bon rang parmi les nations étrangères qui trafiquent avec Erzeroum, le troisième à l'importation après l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie, le second à l'exportation après la Russie. Mais cette place lui est de plus en plus vivement disputée, et il faut avouer qu'elle est beaucoup moins le résultat d'efforts nouveaux que le reliquat du travail passé. Notre commerce ne marche plus guère ici qu'en raison de la vitesse acquise. C'est parce que nos produits ont été introduits depuis longtemps à Erzeroum qu'ils continuent à y faire bonne figure, tandis qu'à Samsoum et à Siwâs, villes de développement récent, ils se sont laissé distancer de beaucoup par ceux de l'Angleterre, de l'Autriche, de l'Italie et de l'Allemagne (1). Ces considérations ne doivent point, toutefois, détourner nos négociants de chercher à maintenir et même à accroître leur position à Erzeroum ; car les circonstances changeant, cette place est susceptible de regagner son importance d'autrefois.

« Après avoir consulté les négociants les plus compétents, je signalerai l'utilité qu'il y aurait à se passer des commissionnaires de Constantinople, par l'entremise coûteuse desquels un certain nombre de marchandises ont toujours passé jusqu'à présent. Sans doute, pour la plupart des produits, la consommation d'Erzeroum est trop faible pour permettre d'établir des relations directes. On pourrait recourir à un système analogue à celui que les Italiens ont adopté avec fruit pour leurs cotonnades, c'est-à-dire établir à Trébizonde (et à Samsoun) des représentants munis d'échantillons qui concentreraient toutes les commandes de ce port et de l'intérieur. Ce procédé me paraîtrait avantageusement applicable aux draps, lainages et nouveautés, et, dans une moindre mesure, aux soieries, à l'horlogerie, à quelques articles de Paris et aux bougies. J'attirerai spécialement l'attention du commerce français sur le débouché que les draps de qualité moyenne peuvent trouver à Erzeroum comme à Siwâs.

« Dès 1858, mon prédécesseur à ce poste signalait la possibilité qu'il y avait d'introduire nos draps et montrait les efforts des agents prussiens pour préparer l'importation des leurs. Nous n'avons point profité de l'avertissement et, à vrai dire, je n'espère point obtenir plus de succès. Il y a deux ou trois ans, un négociant d'Erzeroum s'est rendu en France afin de se mettre en relations avec des fabriques de draps : il n'a pas réussi et a dû se rabattre sur des maisons belges. Je conçois que les maisons de premier ordre dédaignent les modestes transactions qu'elles pourraient faire dans ces pays-ci. Mais n'en est-il pas de moins illustres à qui le commerce de Samsoun et de Siwâs, de Trébizonde et d'Erzeroum soit capable de fournir un appoint intéressant ?

« Il n'est pas inutile d'avertir le commerce français que les colis-postaux à destination d'Erzeroum doivent être expédiés, non point par Trieste, mais par Marseille. Mention doit être faite sur les adresses de cette dernière voie, qui est presque deux fois plus rapide ».

(1) Ainsi pourquoi notre sucre se vend-il si peu à Samsoun et à Siwâs, alors qu'il se vend en si grande quantité à Trébizonde et à Erzeroum ?

Les Allemands en Chine. — D'après une statistique officielle sur la situation de l'Allemagne en Chine, on ne compte pas moins de 12 maisons allemandes à Canton, dont les transactions représentent, par an, 60 millions de marks ; 75 % des exportations de Canton se font par leur intermédiaire. A Amoy, une Compagnie de navigation allemande et un bureau de poste allemand, qui ont chacun un capital de 3 millions, font de brillantes affaires.

A Hankeou, on compte 9 maisons allemandes, avec un chiffre d'affaires de 7 millions par an ; elles monopolisent l'importation.

Entre Changhaï et Hankeou, 5 vapeurs allemands font un service régulier. A Tien-Tsin, existent 29 maisons de même nationalité, qui accaparent 60 % des exportations et 40 % des importations. A Pékin, le commerce de détail est aux mains des Allemands.

A Changhaï, on trouve 68 maisons allemandes ; elles accaparent les 22 % du commerce général de ce grand port.

Le commerce de Dalny. — Le *Messager de Khabarowsk* constate que le commerce de la ville de Dalny ne cesse de se développer. Dans le courant de l'année dernière, il est entré dans le port de Dalny 717 vapeurs chargés de marchandises, et 1,418 jonques chinoises. Par le port ont transité 1,171,899 colis de marchandises et 45,134 passagers. D'après les nationalités, les navires de commerce se répartissent comme suit : 324 vapeurs russes, 241 japonais, 83 anglais, 49 chinois, 12 norvégiens. 2 américains, 2 danois, 2 austro-hongrois et 2 allemands ; il n'y a point de navires français.

AFRIQUE.

Congo français. — Commerce en 1902. — Le commerce extérieur du Congo français a été, en 1902, de 14,115,000 fr., en diminution de 1,191,000 fr. sur l'année précédente. Les importations se sont élevées à 5,687,000 fr., en diminution de 2,298,000 fr. Les exportations, au contraire, sont montées à 8,428,000 fr., en accroissement de 1,106,600 fr.

Les exportations consistent surtout, pour 1902, en noix de palme (728,000 fr.). caoutchouc (688,600 fr.), huile de palme, ivoire, cacao, café, copal. Toutes, sauf le café (30,000 fr. contre 42,000), sont en augmentation sur 1901. Les importations les plus notables sont les suivantes : tissus (1,202,000 fr.), ouvrages en métaux 787,000 fr.), alcools (384,000 fr,), conserves de viandes en boîtes (264,000 fr.), vins, riz, tabac en feuilles, produits chimiques, etc. Seuls, les alcools, le tabac et les produits chimiques sont en augmentation sur 1901.

Afrique occidentale française. — Coton. — Dans son discours d'ouverture du conseil du gouvernement à Dakar le 14 Novembre 1903, M. Roume, gouverneur-général, s'est exprimé ainsi au sujet de la culture du coton :

« Un produit existe en Afrique occidentale française, principalement au Soudan et dans l'arrière-Dahomey qui peut devenir, dans les circonstances actuelles surtout, un élément de fortune pour la colonie. Il s'agit du coton. Je n'ai pas besoin de rappeler les inquiétudes qu'ont récemment données au marché européen les

essais d'accaparement du coton tentés en Amérique. Les filateurs d'Angleterre, d'Allemagne et de France se sont émus avec raison et la nécessité de créer de nouveaux centres de production s'est imposée à tous les esprits. En France, s'est aussitôt créée l'Association Cotonnière Coloniale dont on ne saurait trop louer l'initiative et les efforts, et dont l'objectif est de provoquer l'organisation de nouveaux centres de production au profit de notre pays.

« Or, il se trouve que l'Afrique occidentale française, dans certaines de ses régions, paraît de nature à devenir l'un des plus importants centres de production cotonnière du monde. Le coton y vient naturellement partout, y est particulièrement cultivé par les indigènes dans la vallée du Niger, entre Sumpi et Kankan, dans le Haut-Dahomey, entre Toffo et Tchaourou. Le coton produit au Soudan a, tel qu'il est, une valeur commerciale et peut être employé dans toutes les filatures utilisant les belles « sortes indiennes ». Avec une sélection, le Soudan produira aisément le type « américain ordinaire ». Le produit du Dahomey est de bien plus belle qualité, il est comparable aux sortes égyptiennes à longues soies dont le prix courant est de 70 à 80 fr. les 50 kilos sur le marché du Havre.

« La question d'égrenage sera facilement résolue au Soudan dès que le chemin de fer atteindra Bammako. Déjà des égreneuses ont été envoyées à Kayes par l'Association Cotonnière. Au Dahomey, une maison de commerce est en train d'installer également une égreneuse à Abomey.

« D'autre part, le jardin d'essai de Koulikoro étudie depuis un an l'amélioration du produit ; une station du même genre va être installée en 1904 dans la Guinée française. Des graines des meilleures espèces ont, en outre, été mises à la disposition des indigènes dans la région de Sikasso par l'Association Cotonnière. Dans quelques semaines les résultats qu'elles ont donnés nous seront connus. Dans le Bas-Sénégal, à Richard-Toll, le président de la Chambre de Commerce de Saint-Louis poursuit un intéressant essai du même genre ».

AMÉRIQUE.

Les exportations au Canada. — Il ressort du *Bulletin mensuel*, publié par la Chambre de Commerce française de Montréal, que le commerce et l'industrie sont en progrès constants au Canada. Les exportations se sont élevées, pour l'année 1903, à 1,104,178,626 fr. 25. Ce qui, pour une population de 5 millions 1/2 d'habitants, donne une exportation de 200 fr. par tête.

Pour les Faits et Nouvelles geographiques.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille Imp L.Danel

SÉANCE SOLENNELLE

du Dimanche 31 Janvier 1904.

La Séance solennelle pour la distribution des prix des Concours de géographie de 1903 a eu lieu le Dimanche 31 Janvier 1904.

M. Ernest Nicolle présidait ayant à ses côtés M. le Général Courbassier, commandant la première Division d'Infanterie, dont la présence ajoutait à la valeur de nos récompenses comme à l'éclat de notre réunion, et M. Haumant, Maître de Conférences à la Sorbonne, Membre d'honneur et ancien Vice-Président de notre Société de Géographie, qui avait bien voulu se charger de faire une conférence pour cette cérémonie. Les Membres du Bureau avaient pris place sur l'estrade.

M. Ernest Nicolle, Président, prend le premier la parole et s'exprime en ces termes :

Mesdames, Messieurs,

Au courant de l'année 1903 notre Comité d'Études a admis 223 sociétaires nouveaux ; de longs commentaires ne sauraient embellir la simple éloquence de ce fait. Je salue avec joie ces nouveaux collègues et je les remercie de se joindre à notre grande famille géographique, leur concours contribuera à maintenir son activité.

Notre Secrétaire Général, M. Merchier, vous montrera tout à l'heure que celle-ci ne s'est pas ralentie ; je lui en laisse le soin. Il est cependant certains points que je ne renonce pas à signaler moi-même et tout d'abord un événement qui le concerne et que sa modestie serait peut-être tentée d'omettre. M. Merchier a été nommé Chevalier de la Légion d'honneur à l'occasion du centenaire de l'Université ; c'était la récompense de son talent et de ses services de professeur. Et dans notre Société tous ses amis, c'est-à-dire tous ses collègues, s'en sont cordialement réjouis dans leur affection pour lui. D'ailleurs nous nous sommes plus à croire que son action dévouée, incessante et intelligente pour la propagande géographique, en dehors de son enseignement officiel, avait ajouté quelque poids de son côté dans la balance où se mesurent les mérites des candidats. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, malgré tout mon plaisir de louer notre collègue ; il

connaît, comme vous connaissez vous-mêmes, le fond de nos sentiments à son égard.

Passons donc aux autres sujets qui m'attirent.

Vous êtes ici, mes jeunes amis, 101 qui avez mérité nos récompenses, c'est un chiffre honorable à citer. Nous aurons tout à l'heure en vous donnant vos prix une vive satisfaction, doublée par l'espérance que le nombre de nos lauréats s'accroissant encore à l'avenir prouvera que les études géographiques gagnent en surface et en profondeur.

Nous avons pris des mesures nouvelles pour en exciter le goût. D'abord en décidant qu'à l'avenir le titulaire du prix Paul Crépy sera transporté aux frais de la Société sur le terrain même de ses études et pourra consacrer à celles-ci l'intégralité de la bourse de voyage conquise par son travail.

Ensuite nous instituons un concours annuel de monographies de localités de notre région. Ce n'est pas la première fois que l'épreuve a été tentée ; mais si des travaux antérieurs il est résulté des œuvres d'un intérêt déjà puissant, le but tel qu'on l'envisage aujourd'hui n'a pas encore été atteint. Nous voulons provoquer de nouveaux efforts pour le poursuivre. Il s'agit de dresser un inventaire méthodique de la région choisie pour en révéler toutes les ressources. Nos studieux lauréats d'aujourd'hui s'en souviendront peut-être et pourront nous demander, dans leur âge viril, avec des travaux voisins des réalités et des exigences de la vie, une récompense que nous serions heureux de leur décerner.

A l'extérieur, un mouvement de plus en plus énergique et accéléré emporte les chercheurs vers les points éloignés, soit pour la mise en œuvre de ceux qui sont acquis à l'influence européenne, soit pour la découverte et l'étude de ceux qui restent inconnus ou mal connus, même de ceux dont la nature défend l'accès par ses rigueurs les plus terribles et en apparence les plus invincibles.

Plusieurs de nos amis se rangent parmi ces créateurs d'une géographie nouvelle.

M. Gaston Bordat, notre collègue, parti l'année dernière, a visité l'Australie, la Nouvelle-Zélande, les Nouvelles-Hébrides, la Chine, le Japon, les États-Unis ; des aperçus originaux envoyés par lui en cours de route ont été insérés dans notre bulletin. Sa dernière lettre toute récente, de New-York, nous annonçait son retour ; il doit être à présent à Paris.

M. Eugène Gallois, notre fidèle conférencier qui nous a narré déjà

tant de voyages dans toutes les parties du monde, et toujours infatigable, vient de quitter la France vers la fin de l'année dernière pour se rendre en Extrême-Orient. Il y recueillera de nouveau une ample moisson dont il nous fera profiter.

Dans notre dernière séance solennelle, il y a un an, nous décernions une médaille au Capitaine Lenfant pour sa belle expédition du Niger où il avait démontré la navigabilité au moins partielle du grand fleuve et la possibilité de ravitailler en le remontant nos postes de Zinder et des environs, où il avait aussi recueilli des observations précieuses sur la topographie et les ressources du « Nil français » selon son heureuse expression.

Son amour de l'Afrique, et surtout des voies navigables qu'y offre la nature, l'a entraîné vers une nouvelle exploration. Ses renseignements, recueillis principalement près des indigènes, lui avaient fait penser que dans la saison des hautes eaux on pouvait aller en bateau du Niger au lac Tchad, en remontant la Bénoué et en passant par le Mayo-Kébi, alors inondé, du bassin de la Bénoué aux marais de Toubouri qui font partie de la vallée du Logone, d'où le lac devait être accessible également par eau. Beaucoup de voyageurs ayant pratiqué le cours de la Bénoué et du Logone niaient la possibilité de cette navigation. Les prévisions du Capitaine Lenfant ont cependant reçu une confirmation toute récente. Son succès donne la solution d'un des plus intéressants problèmes de la carte d'Afrique. Cette nouvelle route permettra, suivant les calculs de l'heureux explorateur, dans la saison favorable, de transporter de France au lac Tchad les marchandises en deux mois au plus avec une dépense de cinq cents francs la tonne au lieu de six mois et deux mille francs par le Congo. Ce que nous savons de son trajet autorise à penser que ses chiffres ne seront pas dépassés. Notre Société doit se réjouir du triomphe rapide et complet de ce pionnier de la Géographie et de la Colonisation africaines.

Les parages qui sont à présent le théâtre de ses prouesses pacifiques se rattachent au Congo français qui a été visité il y a quelques années par M. Raymond Colrat de Montrozier dont les communications trés remarquées, faites ici et à Roubaix, ont donné naissance à des rapports amicaux et suivis entre lui et nous.

Passant de l'Afrique à l'Asie, M. Colrat organise maintenant une expédition pour pénétrer, après ceux du Congo, les mystères du Thibet. Son premier projet était d'aborder ce pays par le Turkestan russe, où en passant il aurait étudié la culture du coton. Mais, séduit par les

observations d'un autre de nos conférenciers, M. Gervais-Courtellemont, sur les avantages promis à notre pénétration du Yunnan par le Tonkin, il s'est résolu à traverser cette province Chinoise. Il pourra se rendre compte ainsi des progrès de la voie ferrée qui, sortant du Tonkin pour aboutir à Yunnan-Sen, doit assurer l'extension de notre commerce, et par conséquent de notre influence, dans le Yunnan et probablement nous ouvrir plus tard la voie du riche Sé-Tchouen.

Nous prêtons à cette mission un concours modeste dont le but principal est de marquer notre sympathie pour son caractère géographique et économique.

Mais nous l'avons aidée plus efficacement en mettant en rapport avec son chef le fils d'une de nos collègues, M. René Delebarre, qui va y prendre une part considérable. Déjà aguerri, muni des connaissances astronomiques nécessaires à la détermination des coordonnées géographiques, possédé du goût des voyages aventureux, ce collaborateur Lillois portera au loin le bon renom de notre cité et de notre Société, en étendant le champ de la géographie et de l'expansion française. Nous l'accompagnerons de même que toute la mission de nos vœux de réussite et de santé.

Les expéditions polaires n'ont jamais été plus en faveur. Le monde vient de retentir du bruit de l'odyssée de l' « Antarctic » monté par Otto Nordenskjold, le neveu et le digne émule de l'explorateur Suédois renommé par ses campagnes au Nord de la Sibérie, tournant, lui, ses investigations vers le Pôle Sud. En novembre 1902, son malheureux navire quittait les îles Malouines et cinglait vers les terres antarctiques pour en ramener l'explorateur qui, avec cinq compagnons, s'y était fait débarquer au commencement de l'année pour y hiverner. On présageait son retour pour les premiers mois de 1903, mais on n'avait eu de nouvelles, ni du bâtiment, ni de son personnel. C'étaient pour celui-ci les misères d'un second hivernage si non la destruction. Trois expéditions s'organisèrent pour aller à la recherche de Nordenskjold, celles de l' « Uruguay » dans la République-Argentine, du « Fritjof » en Suède et du « Français » sous le commandement du Dr J.-B. Charcot.

Ce dernier, vous vous en souvenez, était venu nous faire le récit de ses navigations dans le Nord, initiation à l'accomplissement de ses généreux projets dirigés alors vers le pôle arctique. Peu de temps après, ému par les craintes émises sur le sort de Nordenskjold, il abandonnait son plan pour aller à la recherche des Suédois, d'accord avec

son comité d'organisation, et se trouvait encore à Buenos Aires quand l'Uruguay y ramenait les membres de l'expédition recueillis à Snow Hill. La partie première de son programme s'évanouissait donc. Mais, mis en rapport avec ces héros d'une aventure dont leur sereine et puissante énergie avait pu seule les tirer, il résolut de poursuivre son voyage et d'aller lui aussi à l'assaut des glaces séculaires.

Otto Nordenskjold dans les loisirs pénibles de son séjour à Snow Hill avait formé tout un plan de recherches et d'observations pour le cas où, forcé de rester un nouvel été et peut-être un hiver encore sur ces terres désolées, il trouverait moyen d'y subsister. Charcot fut séduit sans doute par la perspective de continuer des travaux tracés par un devancier instruit par une dure expérience, et de consolider des constatations scientifiques de nature à éclairer d'un jour imprévu l'histoire atmosphérique de notre planète et à résoudre d'autres problèmes encore. Il les poursuivra avec sa belle ardeur scientifique, noble héritage qu'il tient de sa naissance. Nous le suivrons sympathiquement, recueillant avec soin les rares échos du domaine glacial où il va s'enfermer, et lui souhaitant sécurité et succès.

La vue superficielle, et cependant trop longue, que je viens de vous présenter sur les conquêtes géographiques de l'année passée est extrêmement incomplète. Elle doit néanmoins nous encourager dans notre modeste rôle, consistant à offrir aux pionniers de la découverte une approbation qui les soutient peut-être un peu dans leur vie de fatigues et de privations.

Peut-être aussi de la semence que nous répandons germe-t-il quelques vocations ?

Ce serait le meilleur des stimulants et la plus belle des récompenses pour notre zèle, si par ces moyens imparfaits et indirects nous parvenions à susciter une parcelle de l'énergie nécessaire pour faire prospérer notre pays et le placer au premier rang parmi les nations.

En commençant tout à l'heure, je vous parlais de notre grande famille géographique. Cette famille abandonne difficilement ses droits sur ses membres, même quand les circonstances les éloignent de son sein. Elle a réclamé pour sa fête annuelle la présence de l'un d'eux qui est toujours l'objet de nos regrets et de notre attachement. M. Haumant, notre ancien Vice-Président, a bien voulu venir aujourd'hui nous charmer une fois de plus dans cette salle qui l'a entendu si souvent et avec tant de plaisir.

Son esprit pénétrant et sa parole délicate vont analyser une œuvre

géographique de grande valeur dont je m'abstiens de parler plus au long. Je ne saurais rien vous en dire qui ne soit mieux exprimé par notre savant collègue, à qui je m'empresse de donner la parole.

(*Applaudissements*).

M. le Président donne ensuite la parole à M. Haumant, qui fait une très belle conférence sur la géographie de la France. C'est avec un charme exquis et une très remarquable variété de détails que le conférencier nous trace un tableau de la géographie de la France d'après le remarquable ouvrage, récemment paru, de M. Vidal de la Blache, qui sert d'introduction à l'Histoire de France de M. Ernest Lavisse. Nous espérons pouvoir satisfaire prochainement nos lecteurs en publiant cette conférence dans notre Bulletin.

M. le Président donne ensuite la parole à M. Merchier, Secrétaire-Général, pour la lecture du rapport sur les travaux de l'année.

Mes chers Collègues,

Si la reconnaissance ne me faisait un devoir impérieux de répondre toujours sans hésiter à l'appel de la Société de Géographie, il est probable que je me serais dérobé à l'honneur d'exposer aujourd'hui devant vous les travaux de notre Compagnie. Un deuil récent m'a tenu écarté d'un bon nombre de nos séances et puis vous auriez trouvé quelque agrément à entendre tel de nos collègues introduire un peu de variété dans ces comptes-rendus, forcément monotones sous une plume qui se répète depuis 15 ans ; mais notre Président a parlé et je veux lui obéir. Je tâcherai, par la concision, de ne pas vous faire regretter cet acte d'obéissance.

Comme toujours, nos conférences forment le fond le plus copieux de notre œuvre de vulgarisation.

Nos Sociétaires fournissent leur contingent de communications : M. Houbron donne de l'attrait à nos Assemblées générales soit en nous parlant de la *Floriculture à travers le monde*, ou encore sous prétexte d'ethnographie en nous traçant un délicat portrait du *Type féminin en Flandre*. Ceux qui sont venus à la dernière Assemblée n'ont certes pas oublié l'émotion jointe à la précision, le charme de la couleur joint à l'érudition, et, pour tout dire, le talent que M. l'Abbé Lesne a déployé dans son récit d'une *Promenade aux environs de Naples* ; dans une circonstance analogue, le Docteur Vermersch a raconté ses souvenirs d'un *Voyage en Espagne*, non exempts de poésie, car le Docteur Vermersch entretient commerce avec les muses. S'il nous a montré seulement Burgos, Malaga, Tolède, c'est qu'il a voulu laisser à son collègue, le Docteur Eustache, le soin de nous parler de l'*Andalousie* : si parmi nous il en est qui ignorent Tolède et surtout les beautés de l'Alhambra, c'est qu'ils ont négligé de venir à cette belle conférence, car nous voici entrés dans le domaine des conférences.

C'est notre collègue, M. Maquet qui, avec sa compétence, nous parle du *Grépon et des aiguilles de Chamonix*. C'est le Docteur Lefort qui nous montre les beautés d'une *Excursion en Egypte par la Grèce et le Sud de la Russie en hiver*. Moi-même ne vous ai-je pas entraîné vers le *Berry à la suite de George Sand*.

Après les Sociétaires ce sont les voisins. Vous vous souvenez sans doute de ces *Flâneries à St-Pétersbourg* où M. Dumont, Maire de Dunkerque, nous a prouvé que les flâneries sont parfois singulièrement instructives et attrayantes racontées

par lui. C'est M. Dubron qui nous présente *Rome par une série d'instantanés* ; ce fut encore une de nos belles séances ; c'est le Capitaine Sauvage, un de nos anciens lauréats, qui nous fit une leçon magistrale sur la *Chine et les alliés* ; c'est encore M. Gauthiot, Professeur au Lycée de Tourcoing, qui nous fait étudier les particularités du *Golfe de Finlande* ; c'est M. Soil de Moriamé qui vient de Tournai pour nous raconter l'excursion qu'il a faite avec notre Société *en Russie et les grandes villes de la Russie d'Europe*. Il est aussi un peu notre voisin de Belgique l'Abbé Dierkx qui nous a fait cette prestigieuse conférence aux si belles projections sur les *Volcans de Java*.

Puis ce sont les amis qui reviennent si volontiers à la Société de Géographie de Lille : M. Berret, Professeur au Lycée de Versailles, pour nous charmer par les *Sept Merveilles du Dauphiné* ; Paul Labbé, toujours amusant et semant les aperçus nouveaux dans son *Voyage en Extrême-Orient, Sibérie, Japon, Mandchourie* ; Marcel Dubois, à la magistrale parole lançant le Caveant Consules dans sa conférence si pleine de faits : *Pourquoi il faut à la France une forte marine*. M. Gallois nous racontant son *Voyage à la Côte occidentale d'Afrique*. Mme Turquan était déjà venue à Lille avec son mari, elle y est revenue pour son propre compte nous raconter son *Voyage de Lyon aux Portes de Fer et à l'Adriatique* : plusieurs ont regretté que notre salle fut trop grande pour cette voix féminine ; ce qu'on avait entendu faisait regretter d'avoir perdu le reste.

Puis c'est la foule des nouveaux venus : explorateurs de demain comme le Docteur Charcot nous parlant de son *Expédition arctique* ; explorateurs d'hier comme M. de Mathuisieulx nous racontant son *Voyage en Tripolitaine*, lui seul Européen ayant pu traverser le pays et séjourner dans les villes avec l'autorisation du gouvernement turc, aussi que d'originalité et quelle richesse de documentation : c'est encore M. Mury nous racontant l'œuvre de la *Mission Pavie en Indo-Chine*, mission dont il fit partie. Je veux enfin citer M. Brumpt avec sa conférence sur la *Mission du Bourg de Bozas*, de la mer Rouge à l'Atlantique à travers l'Afrique tropicale : le chef de l'expédition est mort à la fleur de l'âge, au terme de son voyage, M. Brumpt était son lieutenant et il tient à honneur de payer un juste tribut d'hommages à sa mémoire. D'autres fois ce sont d'aimables voyageurs qui viennent sans prétention nous conter leurs impressions de voyage, tels le Docteur Loir avec *Cinq Mois en Rhodésie* ; M. de Chevilly avec *Six Mois en Colombie* ; le Capitaine Lefébure nous racontant un *Séjour en Suède* ; M. Lorin, Secrétaire-Général de la Société de Bordeaux, qui, sous le modeste titre *Quelques Escales en Atlantique*, nous a fait visiter de la façon la plus fructueuse les Açores, St-Thomas, St-Paul de Loanda en finissant par Ste-Hélène ; dans le même ordre d'idées je dois signaler M. Sylvain Eichard qui, sous le titre *Six Mois à la côte orientale d'Afrique*, nous a révélé le bassin du Roufidji, le cap Delgado, les îles Kirimba et Bazarouto, sujets neufs à Lille et peu connus en général des Européens.

Parfois nous assistons à de véritables sports, par exemple en suivant le *Voyage à pied de Montevideo (Uruguay) à Oruro (Bolivie)* de M. Robuchon. La promenade prend des formes humoristiques avec le Docteur Tarible quand il nous raconte *une Excursion en berline dans l'Aveyron*. C'est maintenant le tour des publicistes. M. Bouland de l'Escale nous a mis au courant de la question *France et Siam* ; le Docteur Maclaud, explorateur de tempérament, nous a parlé de la *Nouvelle Frontière de la Guinée française !* M. Gervais-Courtellemont nous a présenté des aperçus très neufs sur *la France dans l'Asie nouvelle*, c'est que Mme Courtellemont a pu obtenir dans les familles chinoises et annamites un accès qui aurait été refusé à son mari ; M. Lucien Tignol nous a parlé des *Turcs et des Bulgares* avec de bien

belles projections. De brillants professeurs comme M. Brunhes de l'Université de Fribourg, sont venus nous parler avec une clarté admirable de *la Culture en plein désert et de la conquête du Sahara par les puits artésiens*, ou encore nous entretenir d'illusions généreuses sur la possibilité d'une conquête pacifique par l'enseignement de *la France au Maroc*, comme le veut M. Ernest Lochet, agrégé d'histoire. Des diplomates comme M. Synnestvedt viennent à Lille pour nous parler de *l'Avenir économique de la Péninsule scandinave*. Il n'est pas jusqu'aux hommes d'État qui viennent affronter cette tribune : un Député canadien, M. Prévost, nous a parlé avec émotion du *Canada français* ; et comme le Canada c'est encore la France, un Député français a cru pouvoir imiter son collègue d'Outre-Mer et c'est pourquoi M. Plichon a plu à toute l'assistance quand il nous a communiqué ses idées sur *l'Egypte et les transformations de l'Est africain*. L'archéologie a eu son représentant avee M. Enlart qui nous a parlé de *l'Ile de Gotland et ses monuments du Moyen-Age*.

L'année dernière à cette même place où vous êtes, mon cher Haumant, nous avons entendu la parole autorisée de M. Charles-Roux nous entretenant de la question de Madagascar : cela a été pour nous tous une belle leçon d'enseignement colonial. Aujourd'hui, avec l'ami qui nous est revenu, hélas pour un jour seulement, nous avons entendu une belle leçon de géographie physique : il est vrai que vous avez pris un maître pour guide. Vous avez égratigné un peu notre mont Cassel, dont nous sommes fiers ; mais nous ne vous en gardons pas rancune, car le montagnard de Cassel doit beaucoup pardonner au montagnard des Vosges, surtout quand ce dernier les a contemplées de son lieu de naissance : Phalsbourg.

A Roubaix et à Tourcoing je retrouve la majeure partie des noms de Lille : de Chevilly, Henri Lorin, Gallois, Courtellemont, Bouland de l'Escale, Paul Labbé, communs à nos deux sections. Roubaix a pris à Tourcoing son Professeur, Robert Gauthiot, pour entendre parler de *la Finlande*, mais Tourcoing a pris à Roubaix son aimable Secrétaire-Général, M. Clety, pour entendre parler de *la Hollande*. Échange de bons procédés. Roubaix entend le Lieutenant Avon raconter sa chevauchée épique du *Congo au Tchad*, mais Tourcoing entend le Capitaine Lenfant raconter son exploration sur *le Niger*. Roubaix entend M. Mury et *l'Epopée d'Auguste Pavie*, mais Tourcoing possède l'Abbé Dierckx qui lui parle des *Volcans de Java*. Roubaix s'est réservé M. Vanhoucke avec une *Excursion aux Pyrénées*, M. Synnestvedt avec *la Scandinavie*, M. Tarible et son *Excursion en berline*, M. Donnet avec une conférence intitulée *A travers l'Amérique du Sud* ; Tourcoing a eu le privilège d'entendre M. Dubron et sa *Rome instantanée*, M. de Valence sur *Terre-Neuve*. Devant cette rivalité de bon aloi pouvais-je donner la même conférence aux deux sections ? — Aussi j'ai traité le *Berry* à Tourcoing et un *Coin de Normandie* à Roubaix.

Comme toujours, les excursions n'ont pas chômé. On en a fait jusqu'au cœur de l'hiver, il est vrai, sans sortir de Lille, c'était une visite faite avant la lettre à la nouvelle salle de spectacle, sur l'initiative et la conduite de M. Auguste Crepy et de M. Thieffry. Les établissements industriels n'ont pas été oubliés. Visite des établissements de MM. Crépelle et Garand sous la conduite de MM. Godin et Fernaux ; visite de la Faiencerie de M. de Bruyn sous la conduite de MM. Vermersch et Beaufort ; visite de l'Usine électrique des Tramways et de l'Institut catholique des Arts et Métiers sous la direction de MM. E. Nicolle et Vilain. On s'écarte même de Lille pour ces visites, c'est ainsi que dans le voyage à Reims et Épernay que dirigeaient MM. Van Troostenberghe et Cado on a visité les caves à champagne. Ce fut la même chose à Rouen où les mêmes directeurs conduisirent

visiter les établissements de la Société anonyme de St Étienne de Rouvray. Les établissements visités n'ont pas toujours ce caractère technique. C'est ainsi que MM. Vermersch et Maurice Thieffry ont conduit 184 collègues visiter la Citadelle pour renouveler une entreprise du même genre en visitant les Hospices de Lille. Parfois l'excursion revêt une apparence bucolique : par exemple, l'excursion champêtre que conduisirent MM. Fauvarque et Delahodde à la Métairie de Landas et à l'établissement avicole de M. Plaideau à Gruson. L'excursion à l'Exposition d'Horticulture de Gand dirigée par MM. Van Troostenberghe et Beaufort nous a valu la jolie communication de M. Houbron. C'est encore une excursion champêtre que celle dirigée sur la Forêt de Mormal par MM. Godin et Mullier. Nous trouvons l'excursion de curiosité avec celle conduite à Courtrai par le Docteur Vermersch et M. Houbron pour voir le Cortège historique. Puis viennent les excursions sans épithète : MM. D'Halluin et Maurice Thieffry conduisent 50 Sociétaires à Libercourt et Ostricourt, la promenade au Mont Cassel n'est pas oubliée et s'effectue sous la conduite de MM. Cantineau et Fernaux qui ont conduit aussi à Calais et au Blanc-Nez le groupe de nos lauréats auxquels la munificence de M. Léonard Danel assure chaque année un voyage à la mer. Le Docteur Vermersch et M. Cantineau se sont faits les directeurs d'une excursion à Dunkerque, mais on ne tarde pas à sortir de la région. MM. Godin et Paul Destombes conduisent une excursion en Bretagne et à Jersey ; MM. Henri Beaufort et Auguste Crepy dirigent un splendide voyage dans les Vosges, l'Alsace, le Jura, le canton de Vaud. C'est déjà un morceau de la Suisse qui est plus amplement visitée par nos collègues que conduisent MM. Decramer et Cado. La Hollande attire le groupe qui s'est choisi pour chefs MM. Ravet et Thiébaut. Enfin les Docteurs Vermersch et Eustache conduisent en Espagne les amateurs des régions méridionales. Pourquoi deux Docteurs en tête ? C'est qu'il s'agissait aussi du XIVe Congrès international de Médecine : alors tout s'explique.

En résumé, cela fait 21 excursions suivies par 916 Sociétaires. De cela nous sommes redevables à l'activité du Comité des excursions toujours si dévoué, sous la conduite de son Président, M. Henri Beaufort. — Nos conférences ont touché à toutes les parties du monde : de cette universalité et de l'heureux choix des conférenciers nous sommes redevables à notre excellent Président, M. Nicolle. — Le Bulletin est un écho de ces travaux : son excellente rédaction est due à M. Raymond Théry ; notre Concours gagne en importance grâce à la fondation du prix Crepy ; il n'y a que le compte-rendu de tout cela qui, selon moi, reste au-dessous de la vérité, terne et incolore par la faute du Secrétaire-Général.

Des applaudissements nourris prouvent à notre sympathique Secrétaire-Général tout l'intérêt que l'on prend à entendre la lecture du rapport, auquel chaque année il sait donner un nouvel attrait.

DISTRIBUTION DE DEUX MÉDAILLES.

Le Président prononce les paroles suivantes :

Avant de passer à la distribution des récompenses obtenues dans nos Concours écrits, il convient de proclamer celles qui symbolisent la reconnaissance des services rendus à notre Société.

Vous savez tous avec quelle compétence et quel zèle M. Georges Houbron, notre Bibliothécaire, s'occupe de sa tâche. Les livres dont il nous propose l'acquisition sont toujours choisis avec une connaissance éclairée et un tact parfait. Ses articles bibliographiques pour le Bulletin sont des résumés excellents dans leur brièveté et peignent les ouvrages qu'il analyse. Sa santé l'oblige malheureusement à s'éloigner en hiver de notre climat humide et froid, il est allé chercher un air plus respirable au bord du lac Léman.

La Médaille de vermeil que nous lui décernons ira l'y rejoindre accompagnée de vœux de santé et de prompt retour formulés au nom de tous ses collègues. Je regrette de ne pas la lui remettre ici même où les marques d'une approbation générale auraient sensiblement ajouté au prix de ce souvenir.

Nos conférenciers se félicitent unanimement de notre installation électrique pour la mise en valeur de leurs projections. Ce résultat est dû pour une large part au concours de M. Godin, Membre du Comité d'Études, qui a été le guide de la Société pour l'achat de l'appareil et pour bien des modifications de détail demandées par les circonstances. D'ailleurs il est toujours empressé à nous faire profiter de son aide expérimentée pour ce service des projections.

Ce n'est pas la seule branche où s'exerce son bon vouloir dévoué. Nombre d'excursions, et des plus intéressantes, sont organisées par ses soins diligents. Au retour de ses voyages son talent de photographe en laisse de nombreuses traces dans nos albums. Nous lui offrons aussi un gage de notre estime et de notre reconnaissance sous la forme d'une Médaille de vermeil.

On applaudit chaleureusement l'allocution du Président, et de nombreuses marques de sympathie donnent à MM. Houbron et Godin le témoignage de l'estime qu'éprouvent pour eux non seulement leurs collègues du Comité, mais encore tous les Membres de l'Assemblée.

Avant de terminer la séance, M. le Président adresse ses remercîments à l'excellente Fanfare de l'Imprimerie Danel, qui a charmé l'assistance par ses airs harmonieux.

M. Raymond Théry, Secrétaire-Général-Adjoint, donne ensuite lecture du Palmarès.

PALMARÈS DES CONCOURS DE GÉOGRAPHIE

Des 7 Juin, 16 et 28 Juillet 1903.

JEUNES GENS.

PRIX PAUL CREPY.

FONDATION D'UNE BOURSE DE VOYAGE D'UNE VALEUR DE 300 FRANCS

M. Babey, de Lille.
Mention honorable, M. Deconinck, de Tourcoing.

Section supérieure.

GÉOGRAPHIE MILITAIRE.

Sujet : *La côte méditerranéenne de Barcelone à Livourne. Insister sur les caractères de la côte. Indiquer le tracé et les ouvrages défensifs : 1° de la frontière franco-espagnole (secteur Est) ; 2° de la frontière franco-italienne (secteur Sud).* — Texte et croquis.

	Prix d'Honneur, offerts par M. le Ministre des Colonies :	
1er Prix	MM. Larcher (Maurice),	Lycée Faidherbe, Lille.
2e Prix	Duhem (Gaston),	id.
ex-æquo.	Huriez (Julien),	id.

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE.

De l'utilisation des Colonies françaises et des pays de protectorat (l'Algérie exceptée) pour le commerce d'exportation de la France. — Ressources offertes par ces Colonies comme produits du sol et de l'élevage. — Des moyens d'organiser ou de développer l'importation, dans ces Colonies, des produits français.

Sujet : *L'Ouest africain, ses produits actuels, ses ressources éventuelles. — Etat du commerce. — Voies de pénétration. — Ports. — Situation de la Colonie vis-à-vis des produits français.*

	Prix d'honneur, offerts par M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie :	
1er Prix.	MM. Sadonne (Géry),	École industrielle, Tourcoing.
2e —	Baert (Julien)	Id.

Enseignement secondaire.

1re SÉRIE. — L'EUROPE MOINS LA FRANCE.

Sujet : *Pays arrosés par le Danube et ses affluents, des sources aux Portes de Fer. Géographie physique, pays traversés, leurs produits.* — Texte et croquis.

	Prix d'Honneur, offerts par M. le Ministre des Colonies :	
1er Prix	MM. Rouffet (René),	Lycée Faidherbe, Lille.
ex-æquo.	Defretin (Alphonse),	id.

2e Prix.	MM. Isoré (Hector),	Lycée de Tourcoing.
1er Accessit *ex-æquo.*	Lalisse (Maurice),	Lycée Faidherbe, Lille.
	Réveillon (David),	id.
2e Accessit.	Delescluse (Maurice),	Lycée de Tourcoing.

2e Série. — L'Asie, l'Afrique, l'Océanie.

Sujet : *L'Afrique au Sud de l'Equateur.* — Texte et croquis.

Prix d'honneur, offerts par M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts :

1er Prix.	MM. Droulers (Henri),	Institution du Sacré-Cœur, à Tourcoing.
2e —	Lemaire (Paul),	id.
Accessit *ex-æquo.*	Derveaux (Hippolyte),	id.
	Ryckebusch (Georges),	Lycée Faidherbe, Lille.

Enseignement primaire supérieur.

1re Série — Géographie physique, politique et économique de l'Europe, moins la France. — Géographie physique et économique de l'Asie et de l'Archipel Malais.

Sujet : *La Chine.* — Texte et croquis.

Prix Léonard Danel. Voyage à la mer.	1er Prix.	MM. Sambourg (Léon),	Éc. prim. sup. de Fournes.
	2e —	Vitoux (Pol),	id.
1er Accessit.		MM. Desnoullet (Octave),	École primaire supérieure de Fournes.
2e —		Delbaere (Félix),	Institut Colbert, Tourcoing.
3e —		Folez (Gaston),	École primaire supérieure de Fournes.

2e Série. — Géographie physique, politique et économique de l'Océanie (moins l'Archipel Malais), de l'Amérique et de l'Afrique. — Explorations contemporaines.

Sujet : *La chaîne des Andes et la bande côtière du Pacifique. — Etats ou parties d'Etats se rattachant aux Andes. — Ressources économiques.* — Texte et croquis.

Prix Léonard Danel. Voyage à la mer.	Prix.	MM. Grancier (Dieudonné),	Éc. prim. sup. de Fournes.
	Accessit.	Delabre (Edmond),	id.

3e Série. — Géographie physique et économique de l'Europe, moins la France. — Notions de Géographie politique. — Notions générales de Géographie physique et économique de l'Asie et de l'archipel Malais.

Sujet : *La péninsule des Balkans et la Grèce. — Géographie physique, économique et politique.* — Texte et croquis.

Prix Léonard Danel. Voyage à la mer.	1er Prix.	MM. Prévot (Victor),	Institut Colbert, Tourcoing.
	2e Prix *ex-æquo.*	Bauduin (Marceau),	École prim. supér. de Fournes.
		Canonne (Paul),	id.
	3e Prix.	Deledalle (Émile),	Institut Turgot, Roubaix.
1er Accessit.		MM. Chevalier (Voltaire),	École primaire supérieure de Fournes.
2e —		Dorchies (Émile),	Institut Turgot, Roubaix.
3e —		Delannoy (Louis),	id.

4e Série. — Géographie physique de l'Océanie (moins l'archipel Malais), de l'Amérique et de l'Afrique. — Notions de Géographie économique et politique.

Sujet : *L'Australie.* — Texte et croquis.

Prix Léonard Danel. Voyage à la mer.	1er Prix. MM.	Locquet (Emile),	Inst. Colbert, Tourcoing.
	2e —	Thiery (Constant),	Éc. prim. sup. de Fournes.
1er Accessit *ex-æquo.*	MM.	Caron (Henri),	École primaire supérieure de Fournes.
		Delamare (Louis),	id.
2e Accessit *ex-æquo.*		Doye (René),	id.
		Penin (Gaston),	id.
3e Accessit.		Findinier (Albert),	id.

Enseignement primaire élémentaire.

1re Série. — Géographie physique et politique de l'Europe, moins la France.

Sujet : *Les fleuves de Russie.* — Texte et croquis.

1er Prix.	MM.	Hombeck (Albert),	Institut Colbert, Tourcoing.
2e Prix *ex-æquo.*		Toulemonde (Noël),	id.
		Barbion (Henri),	École libre, rue Royale, à Lille.
1er Accessit *ex-æquo.*	MM.	Lesaffre (Jules),	École communale de Sequedin.
		Pavot (Maurice),	École primaire supérieure de Fournes.
2e Accessit *ex-æquo.*		Bole (Maurice),	École communale de Sequedin.
		Delaval (Gaston)	École libre, rue Royale, Lille.
		Crepel (Joseph),	École primaire supérieure de Fournes.

2e Série. — La France. — Le département du Nord.

Sujets : 1° *Les côtes da la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan. — Départements côtiers avec les chefs-lieux et les lieux remarquables.* — Texte et croquis. (Pour les candidats de Lille).

2° *Les côtes de la Méditerranée. — Départements côtiers avec chefs-lieux et lieux remarquables.* — Texte et croquis. (Pour les candidats de Roubaix).

1er Prix.	MM.	Tonnoir (Marcel),	École Michelet, à Lille.
2e —		Deberghes (Arthur),	École de la rue du Calvaire, Tourcoing.
1er Accessit *ex-æquo.*		Seuzaret (Lucien)	École primaire supérieure de Fournes.
		Laporte (Maurice),	École de la rue du Calvaire, Tourcoing.
		Denis (Louis),	Institut Colbert, Tourcoing.
		Decaluwe (Charles)	École de la rue Ternaux, Roubaix.
2e Accessit *ex-æquo.*		Verstraeten (Albert),	École de la rue du Calvaire, Tourcoing.
		Degens (Paul),	École de la rue Ternaux, Roubaix.
		Gripon (René),	Institut Turgot, Roubaix.

JEUNES FILLES.

Enseignement secondaire.

1re Série. — L'Europe moins la France.

Sujet : *Les fleuves de la plaine septentrionale de l'Europe, de l'Oural jusqu'au*

Rhin exclusivement, leurs caractères généraux. rôles de ces fleuves au point de vue commercial. — Texte et croquis.

Prix. *Prix d'honneur*, offert par M. le Ministre des Colonies :
Melles Colas (Émilie), Collège Fénelon, Lille.
Accessit. Gutkind (Jeanne), Cours secondaires, Tourcoing.

2e Série. — L'Afrique, l'Océanie et notions sommaires sur les deux Amériques.

1er Prix. *Prix d'Honneur*, offert par M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts :
Melle Collette (Blanche), Collège Fénelon, Lille.
2e — *Prix d'honneur*, offert par M. le Ministre des Colonies :
Melles Debury (Suzanne), Collège Fénelon, Lille.
Accessit. Moquet (Rosanne), id.

Enseignement primaire supérieur.

1re Série. — Géographie physique, politique et économique de l'Europe, moins la France. — Géographie physique et économique de l'Asie et de l'Archipel Malais.

Sujet : *La Chine.* — Texte et croquis

1er Prix. *Médaille Parnot.* Melle Rabier (Jeanne) École Jean Macé, Lille.
2e — Melles Decourtray (Fernande), id.
1er Accessit. Boudrique (Marie-Louise), id.
2e — Descarpentries (Marthe), id.

2e Série. — Géographie physique, politique et économique de l'Océanie (moins l'Archipel malais), de l'Amérique et de l'Afrique. — Explorations contemporaines.

Sujet : *La chaîne des Andes et la bande côtière du Pacifique. — Etats ou parties d'Etats se rattachant aux Andes. — Ressources économiques.* — Texte et croquis.

1er Prix. *Prix d'honneur*, offert par M. le Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts :
Melles Paillard (Mariette), École Jean Macé, Lille.
2e Prix *ex-æquo.* Courtiol (Jeanne), id.
Dugardin (Suzanne), id.
1er Accessit. Melles Victorin (Louise), Institut Sévigné, Tourcoing.
2e — Dugardin (Blanche), École Jean Macé, Lille.
3e — Mouchel (Alice), id.
4e — Rogissart (Carmen), Institut Sévigné, Tourcoing.

3e Série. — Géographie physique et économique de l'Europe, moins la France. — Notions de Géographie politique. — Notions générales de Géographie physique et économique de l'Asie et de l'archipel Malais.

Sujet : *La péninsule des Balkans et la Grèce. — Géographie physique, économique et politique.* — Texte et croquis.

1er Prix. *Médaille Parnot.* Melle Lasalle (Jeanne), Institut Sévigné, Tourcoing.

2e Prix.	Melles	Barbe (Suzanne),	Institut Sévigné, Roubaix.
3e —		Delevoy (Gabrielle),	id.
1er Accessit.		Legrand (Blanche),	Institut Sévigné, Tourcoing.
2e —		Pésière (Flore),	Institut Sévigné, Roubaix.
3e —		Lemoine (Héléna),	École Jean Macé, Lille.
4e —		Andrieu (Marthe),	Institut Sévigné, Roubaix.
5e —		Pollet (Marthe),	id.
6e —		Hugues (Yvonne),	École Jean Macé, Lille.

4e Série. — Géographie physique de l'Océanie (moins l'archipel Malais), de l'Amérique et de l'Afrique.— Notions de Géographie économique et politique.

Sujet : *L'Australie.* — Texte et croquis.

1er Prix.	Melles	Kain (Léonie),	Institut Sévigné, Tourcoing.
2e —		Hermand (Marie-Louise),	id.
1er Accessit.		Fourneau (Clémentine)	id.
2e —		Caron (Adèle),	École Jean Macé, Lille.

Enseignement primaire élémentaire.

1re Série. — Géographie physique et politique de l'Europe, moins la France.

Sujets : 1° *Les fleuves de Russie*, pour les candidats de Lille.
2° *Les fleuves d'Allemagne*, pour les candidats de Roubaix.

1er Prix. *Médaille Parnot.*	Melle	Delezenne (Maria),	Institut Sévigné, Roubaix.
2e —	Melles	Plouvier (Julia),	id.
3e —		Dujardin (Fidéline),	id.
Accessit *ex-æquo.*		Planckeel (Augusta),	Institut Sévigné, Tourcoing.
		Beghin (Rachel),	Institut Sévigné, Roubaix.

2e Série. — La france. — Le département du Nord.

Sujets : 1° (Pour les candidats de Lille et de Tourcoing) *Les côtes de la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan. — Départements côtiers avec les chefs-lieux et les lieux remarquables.* — Texte et croquis.
2° (Pour les candidats de Roubaix) *Les côtes de la Méditerranée. — Départements côtiers avec les chefs-lieux et les lieux remarquables.* — Texte et croquis.

1er Prix. *Médaille Parnot.*	Melle	Vincent (Jeanne),	École Boufflers, Lille.
2e Prix *ex-æquo.*	Melles	Roussel (Jeanne),	id.
		Bonnet (Simonne),	École Pasteur, Lille.
3e Prix.		Roty (Marguerite),	id.
1er Accessit.		Defaux (Berthe),	École Boufflers, Lille.
2e Accessit *ex-æquo.*		Fenaux (Zénobie),	École Pasteur, Lille.
		Bacqueville (Suzanne),	id,
		Castille (Suzanne),	id.
		Basin (Bertha),	id
3e Accessit *ex-æquo.*		Schmuger (Adèle),	Cours secondaires, Tourcoing.
		Thibaut (Marie-Louise),	École Pasteur, Lille.
		Rousseau (Germaine),	Institut Sévigné, Tourcoing.
		Nicole (Odile),	Institut Sévigné, Roubaix.
		Lenne (Louise),	id.

PROGRAMME DES CONCOURS POUR 1904

PRIX PAUL CREPY.

Fondé en mémoire de M. Paul Crepy, Président et fondateur de la Société, ce prix d'une valeur de 300 francs consiste en une bourse de voyage. Peuvent prendre part au Concours tous les jeunes gens de nationalité française, originaires ou habitants du département du Nord, âgés de 17 à 21 ans, autorisés par leurs parents, inscrits avant le 1er avril, et admis à concourir par le Comité d'Études de la Société. Pour les conditions du concours se reporter au programme spécial que l'on trouve au Secrétariat.

SECTION SUPÉRIEURE.

1re Série. — GÉOGRAPHIE MILITAIRE.

(Les questions seront posées par des Officiers, membres de la Société).
Étude détaillée de l'Europe et de la France.

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE.

2e Série, *réservée aux Employés du Commerce et de l'Industrie.*

De l'utilisation des colonies françaises et des pays de protectorat (l'Algérie exceptée) pour le commerce d'exportation de la France. — Ressources offertes par ces colonies comme produits du sol et de l'élevage. — Des moyens d'organiser ou de développer l'importation, dans ces colonies, des produits français.

Les questions de ce Concours seront posées par des négociants, membres du Comité d'Études. Ce Concours doit être envisagé spécialement au point de vue commercial, la géographie physique ne devant être traitée que subsidiairement.

Nota. — **Prix d'Audiffret.** — Un prix de cent francs sera attribué à l'auteur du meilleur travail sur le pays d'Europe, qui lui paraîtra offrir le plus de facilités et le plus d'avantages pour la création ou le développement des rapports commerciaux et industriels avec le Nord de la France.

Tout travail remis doit être inédit et écrit spécialement pour la Société : il restera sa propriété.

Ce travail, fait librement et à domicile, devra être remis contre reçu, au Siège de la Société, avant le 1er décembre de l'année 1904.

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE.

Nul ne peut se faire inscrire en cette section s'il ne justifie de la qualité d'élève d'un établissement d'enseignement *secondaire* public ou privé. — Exception faite pour les éducations particulières.

GARÇONS.

1re Série. Limite d'âge, 17 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

1re Section. L'Europe moins la France.

2e Section. Géographie générale.

2e Série. Limite d'âge, 16 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

L'Asie, l'Afrique, l'Océanie.

FILLES.

1re Série. Limite d'âge, 15 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

L'Europe moins la France, l'Asie.

2e Série. Limite d'âge, 14 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

L'Afrique, l'Océanie et notions sommaires sur les deux Amériques.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE.

PROGRAMME COMMUN AUX GARÇONS ET AUX FILLES.

Les éducations particulières peuvent se faire inscrire dans cet ordre d'enseignement d'où sont exclus les élèves de l'enseignement secondaire. Les chefs d'établissements doivent faire inscrire leurs élèves dans la catégorie dont ils suivent les cours : Enseignement primaire supérieur ou élémentaire.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE SUPÉRIEUR.

Nul ne peut se faire inscrire dans l'une des deux premières séries de cette

section s'il a moins de 15 ans au 1er octobre de l'année du Concours, ou plus de 18 ans au 1er octobre de la même année.

On ne peut se faire inscrire dans deux séries à la fois.

1re Série.

Géographie physique, politique et économique de l'Europe, moins la France.

Géographie physique et économique de l'Asie et de l'Archipel Malais.

2e Série.

Géographie physique, politique et économique de l'Océanie (moins l'Archipel Malais), de l'Amérique et de l'Afrique. — Explorations contemporaines.

3e Série.

Nul ne peut se faire inscrire dans cette série s'il a moins de 13 ans au 1er octobre de l'année du Concours, ou plus de 15 ans au 1er octobre de la même année.

Géographie physique et économique de l'Europe, moins la France, notions de géographie politique.

Notions générales de géographie physique et économique de l'Asie et de l'Archipel Malais.

4e Série.

Nul ne peut se faire inscrire dans cette série s'il a moins de 12 ans au 1er octobre de l'année du Concours, ou plus de 14 ans au 1er octobre de la même année.

Géographie physique de l'Océanie, moins l'Archipel Malais, de l'Amérique et de l'Afrique. — Notions de géographie économique et politique.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE ÉLÉMENTAIRE.

1re Série. Limite d'âge, 14 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

Géographie physique et politique de l'Europe, moins la France.

2e Série. Limite d'âge, 12 ans au 1er octobre de l'année du concours (1904).

La France.

Le département du Nord.

CORRECTION.

La correction des copies sera faite : pour le Concours de géographie militaire par des officiers, pour le Concours de géographie commerciale par des négociants, et pour le Concours de l'enseignement secondaire, par des professeurs de Faculté, tous membres de la Société.

Quant aux Concours d'enseignement primaire supérieur et élémentaire, la correction des copies est confiée aux soins de M. Merchier, Secrétaire-Général, qui pourra prendre des collaborateurs parmi les instituteurs faisant partie de la Société.

Le Président de la Société, celui de la Commission des Concours et les Secrétaires-Généraux font, de droit, partie de toutes les Commissions de correction.

Demandes d'admission au Concours.

Le même établissement ne peut présenter plus de dix candidats par série.

Les Élèves devront se faire inscrire, avant le 6 Juillet :

A Lille, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

A Roubaix, chez M. Cléty, 178, rue du Collège.

A Tourcoing, chez M. J. Petit-Leduc, Secrétaire, rue Pierre-Corneille, 9.

La demande d'inscription devra contenir :

1° L'extrait de naissance sur papier libre ;

2° L'indication de l'Établissement dont l'élève suit les cours, et, pour ceux recevant l'instruction dans leur famille, l'adresse de leurs Parents ;

3° *La série* dans laquelle l'élève désire concourir.

Toute demande d'inscription, qui ne renfermerait pas ces renseignements, sera considérée comme nulle et non avenue.

Les impétrants qui, par suite de déclarations fausses ou incomplètes, seraient éliminés du Concours, recevront avis de la décision prise à leur égard par le Comité d'Études.

On peut se faire inscrire par demanche affranchie.

N. B. Aucun candidat ne peut concourir à nouveau dans une série où il a déjà obtenu une récompense.

PRIX ET RÉCOMPENSES.

Les Prix et Récompenses consisteront en Volumes, Atlas, Cartes, Médailles, Bourses de voyage, Diplômes, etc.

1° Prix Paul Crepy.. **300** f.

2°	Prix offerts par M. François Masurel père	**200 f.**
3°	— — M. E. Boulenger	**200**
4°	— — M. Ernest Nicolle	**100**
5°	Médailles offertes par Mme Parnot, aux Jeunes Filles	**100**
6°	Prix offerts par M. Léonard Danel, à plusieurs Jeunes Gens Lauréats, consistant en un voyage dans une des villes ou l'un des ports de la région du Nord	**200**
7°	Prix d'Audiffret	**100**

Le Secrétaire-Général,
A. MERCHIER.

Le Président de la Société,
Ernest NICOLLE.

FONDATION PAUL CREPY

RÈGLEMENT DU CONCOURS.

Art. 1er. — Un prix est fondé avec la donation faite à la Société par Mme Crepy, en mémoire de M. Crepy, Président et fondateur de la Société. Ce prix prendra le nom de « Prix Paul Crepy. »

Il consistera en une bourse de voyage, soit en France, soit dans les pays voisins, d'une valeur fixe de 300 fr. et sera attribué au lauréat du Concours dont les conditions suivent.

Art. II. — *a*). Ce Concours aura lieu, chaque année, le premier dimanche de Juin, de 8 h. à midi, au siège de la Société (116, rue de l'Hôpital-Militaire), entre tous les jeunes gens, de nationalité française, originaires ou habitants du département du Nord, âgés de 17 ans au moins et de 21 au plus, dûment autorisés par leurs parents, inscrits avant le 1er Avril et admis à concourir par décision du Comité d'Études de la Société.

b). Les matières générales sur lesquelles porteront les interrogations seront choisies par le Comité d'Études, et rendues publiques avant le 1er Janvier de l'année où devra avoir lieu le Concours.

Ces matières seront prises, une année, dans la géographie de la France (Alsace-Lorraine comprise), et de la Belgique, — une autre année, dans la géographie des pays voisins de la France.

c). En s'inscrivant, les concurrents déclareront sur quelle ou quelles matières ils désirent composer. Ces matières sont classées par numéros dans le programme publié chaque année.

Le jour du Concours, il leur sera proposé un sujet pour chacune des matières choisies.

Art. III. — Les résultats du Concours seront rendus publics avant le 15 Juillet.

La bourse de voyage devra être employée dans la région qui a été l'objet du travail du lauréat ; elle sera toute entière consacrée à la visite de cette région, les frais de transport pour y aller et en revenir restent à la charge de la Société.

Le Lauréat, avant de recevoir son prix, devra :

1° Faire agréer par le Président de la Société son plan de voyage.

2° Justifier — en cas de voyage en pays étranger — de la connaissance suffisante de la langue de ce pays (lecture facile d'un livre ou d'un journal, éléments de conversation) ;

3° S'engager à fournir un compte rendu de son voyage avant le 1er Janvier qui le suivra, et enfin, à ne rendre, en aucun cas, la Société responsable des incidents qui peuvent survenir en cours de route.

PROGRAMME DU CONCOURS DE 1904.

A. Matières du Concours :

L'Angleterre, la Hollande, l'Allemagne, la Suisse, les portions occidentales de l'Autriche et de l'Italie.

1° *Les côtes d'Angleterre de l'embouchure de la Tamise, par le Pas-de-Calais, jusqu'à celle de la Severn ;*

2° *Le centre industriel de l'Angleterre ;*

3° *La région côtière de la mer du Nord, de l'embouchure du Rhin à la frontière germano-danoise ;*

4° *La région rhénane, de Bingen à Emmerich ;*

5° *Les Alpes du Tyrol, du Vorarlberg, de la Bavière et du pays de Salzbourg ;*

6° *La plaine et les vallées lombardes.*

Description, géographie *physique*, populations, géographie *économique*, voies navigables, communications avec les régions voisines.

B. Les sujets proposés aux candidats, le jour de la composition, seront

taillés dans les matières qui précèdent. Par exemple, étant donné le 1° des matières ci-dessus, *les ports anglais de la Manche* pourraient être le sujet d'une composition.

Les candidats sont avertis que la Société tient moins à l'accumulation des détails qu'au bon choix de ceux qui sont caractéristiques de la région étudiée et qu'à l'ordre et à l'intelligence de la composition. Le lauréat sera, non pas le candidat qui en *aura le plus mis*, mais celui qui donnera le mieux à ses juges l'impression qu'il sait l'ensemble, qu'il comprend la valeur de chaque fait et qu'il saura visiter avec fruit telle ou telle région.

C. Il est bien entendu que « visiter une région » ne signifie pas qu'on la parcourra dans tous les sens, ou que cette région devra être très étendue. La plus grande latitude sera laissée aux lauréats, sous condition d'entente avec le Président de la Société.

M. Frétin, lauréat du prix Paul Crepy en 1901, a, en août et septembre de la même année, parcouru, à pied et le sac au dos, les Vosges, l'Alsace, une partie de la Forêt-Noire et de la vallée du Rhin.

M. Raoust, lauréat en 1902, a visité les plaines et les vallées lombardes.

M. Babey, lauréat en 1903, a pris pour objectif de son voyage le massif central de la France qui lui avait servi de sujet de concours.

PROGRAMME DES EXCURSIONS PROJETÉES EN 1904

Jeudi 25 Février. — Institut de Géographie, Musée d'Histoire de l'Art et nouvel Institut de Papyrologie. — Organisateurs : MM. Cantineau et Six. — 20 personnes.

14 Mars au 30 Avril. — Paris. — Marseille. — Alger. — Oran. — Tanger (si possible). — Gibraltar. — Séville. — Cordoue. — Grenade. — Carthagène. — Madrid. — Barcelone. — Perpignan. — Bordeaux. — Paris. — Organisateurs : MM. Rollier et Paul D'Halluin. — 6 personnes.

Jeudi 7 Avril. — Excursion à Tourcoing. — Visites industrielles. — Organisateurs : MM. R. Thiébaut et P. Ravet.

Jeudi 14 Avril. — Mines de Lens. — Organisateurs : MM. Auguste Crepy et Fernaux-Defrance. — 50 personnes.

Jeudi 21 Avril. — Distillerie de M. René Collette à Allennes-les-Marais. — Organisateurs : MM. Ch. Derache et Ferraille.

En Avril. — Visite du Palais des Beaux-Arts. — Organisateurs : MM. le Dr Vermersch et Cantineau. — Avec le concours de M. Victor de Swarte.

Lundi 23 Mai. — Le Mont Noir, le Mont Rouge, Ypres et le Mont de Kemmel. — Organisateurs : MM. O. Godin et Aug. Schotsmans.

28 au 31 Mai. — Eu, Le Tréport, Mers, Dieppe, Arques-la-Bataille et St-Ricquier. — Organisateurs : MM. Cantineau et Ch. Derache.

Jeudi 2 Juin. — Hospices de Lille (la Charité et St-Sauveur). — Organisateurs : MM. le Dr Vermersch et M. Thieffry.

Dimanche 5 Juin. — Tournai. — Péruwelz. — Condé. — Organisateurs : MM. Henri Beaufort et Dr A. Vermersch.

11, 12 et 13 Juin (Fêtes de Lille). — Bruxelles. Visite de la ville et de l'installation de l'Usine électrique des Tramways bruxellois. — Champ de bataille de Waterloo. Forêt de Soignes. Oisquercq. — Organisateurs : MM. P. D'Halluin et André Mullier. — 25 personnes.

Dimanche 19 Juin. — Forêt de Mormal. — Organisateurs : MM. O. Godin et Albert Calonne.

Jeudi 23 Juin. — Visite des établissements Motte à Roubaix. — Organisateurs : MM. Eug. Vaillant et Craveri.

Dimanche 26 Juin. — Cortège historique rappelant le 600e anniversaire de la bataille de Mons-en-Pévèle. — Organisateurs : MM. Henri Beaufort et Dr Vermersch. — Conférence par M. Six.

26 Juin au 9 Juillet. — Vichy et ses environs. (Cusset, l'Ardoisière, Charmeil, Randan, Busset, Billy, Thiers). — Clermont-Ferrand, Royat, la Bourboule, le Mont Dore, Dompierre, Abbaye de Sept-Fonds. — Nevers. — Paris. — Organisateurs : MM. Decramer et Ferraille.

Lundi 4, mardi 5 Juillet. — Paris. — Joinville-le-Pont (Usine élévatoire des eaux de la ville de Paris, École pratique coloniale. — Nogent-sur-Marne (le Jardin colonial et l'École supérieure d'Agriculture coloniale. — Vincennes (le Fort et le Château, le Bois de Vincennes. — Organisateurs : MM. Fernaux-Defrance et A. Calonne.

13 au 17 Juillet. — Bruxelles, Liège, Spa, Barrage de la Gileppe, Grottes de Han, Dinant, Vallée de la Meuse. — Organisateurs : MM. R. Thiébaut et P. Ravet.

25 au 28 Juillet. — Sedan, Bazeilles (Ossuaire et Maison des dernières cartouches, Longwy. — Villerupt (visite des Aciéries de Micheville. — Luxembourg, Trèves et Metz. — Organisateurs : MM. Léon Goube et A. Calonne.

5 au 23 août. — Genève, Chamonix, Martigny, Zermatt, Le Gornergratt, Brigue, le Glacier du Rhône, Glœtsch, le Grimsell, Meringen, Interlaken, chemin de fer de la Jungfrau, le Brunig, Lucerne, le Righi, lac des 4 Cantons, Einsiedeln, Zurich, Bâle, Langres. — Organisateurs : MM. Henri Beaufort et Auguste Crepy. — 12 personnes.

23 et 23 Août. — Coucy-le-Château, Compiègne, Pierrefonds. — Organisateurs : MM. Decramer et Bonvalot.

24 au 30 Septembre. — Paris, Nancy, Épinal, Gérardmer, le Hohneck, la Schlucht, St-Dié, Paris. — Organisateurs : MM. Van Troostenberghe et Calonne.

N. B. En cas où l'inscription nécessiterait une correspondance, s'adresser à M. l'**Agent** de la Société, 116, rue de l'Hôpital-Militaire, Lille.

RÈGLEMENT.

Dans ses séances des 12 Janvier et 2 Février 1904, la Commission des Excursions a pris et arrêté les dispositions suivantes :

Art. 1. — La Commission se réserve le droit de modifier la *Date* et l'*Itinéraire* des Excursions projetées, et de limiter le nombre des Excursionnistes.

Art. 2. Le Programme détaillé de chaque Excursion sera communiqué aux Sociétaires, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116. Il indiquera l'itinéraire définitivement adopté et la somme à consigner entre les mains de M. Hachet, Agent de la Société (chaque jour non férié, de 7 h. 3/4 à 8 h. 3/4 du matin et de 4 à 8 heures du soir).

Art. 3. — Les adhésions ne seront admises qu'au Secrétariat de la Société, un mois au plus tôt avant les dates fixées au tableau qui précède.

Aucun Sociétaire ne sera inscrit s'il ne verse directement ou par mandat, au moment où il demande son inscription, la somme déterminée par les organisateurs.

La liste sera close dès que le nombre des adhésions fixé au programme aura été atteint, et au plus tard *10 jours* avant chaque Excursion (les Compagnies de chemin de fer exigeant la remise de la liste des excursionnistes 10 jours avant le départ).

Par exception, les organisateurs de grandes excursions de plus de 10 jours, se réservent le droit d'accepter les inscriptions 2 mois à l'avance, et de les clôre lorsque le nombre fixé sera atteint.

Pour les excursions qui comportent des visites industrielles, ou de propriétés et de collections privées, les organisateurs se réservent le droit de refuser l'inscription sans avoir à motiver leur refus.

Art. 4. — Il sera remis à chaque souscripteur une *Carte* distinctive devant servir de signe de ralliement, et, le cas échéant, de justification d'identité. **La possession de cette carte pendant le voyage est indispensable.**

Art. 5. — Les femmes et enfants des Sociétaires peuvent être admis à participer aux Excursions. Toutefois, si les enfants ne sont pas accompagnés de leur père ou de leur mère, ils devront avoir au moins 17 ans.

Art. 6. — Les frais généraux d'organisation sont prélevés sur les cotisations des Excursionnistes à raison de 2 %. Ce prélèvement ne pourra dépasser deux francs par personne. Le reliquat disponible sera versé au Trésorier pour être affecté à un compte spécial dont l'emploi sera fait par la Commission des Excursions après approbation du Comité d'Études.

Art. 7. — Les Excursionnistes qui abandonnent le groupe en cours de voyage perdent tout droit à remboursement et reviennent à leurs frais et risques.

Art. 8. — **Les Membres de la Société qui voudraient bien se charger d'organiser et de diriger des Excursions nouvelles, sont priés de soumettre, par écrit, leurs projets au Président de la Commission des Excursions.**

Art. 9. — Les comptes rendus des Excursions devront être remis dans un délai d'un mois, au Siège de la Société, pour être soumis à l'approbation du Comité de révision.

Vu et approuvé par le Comité d'Études,

Le Président de la Société, Ernest NICOLLE.

Le Président de la Commission des Excursions, Henri BEAUFORT.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

ÉTUDE SUR LE BERRY

A LA SUITE DE GEORGE SAND

Conférence faite à Lille le 18 Octobre 1903,

Par M. A. MERCHIER,

Chevalier de la Légion d'Honneur,
Professeur agrégé d'Histoire et de Géographie au Lycée Faidherbe,
Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Lille.

M. Merchier, Secrétaire-Général, a fait le Dimanche 18 Octobre, dans la grande salle de la Société de Géographie, une conférence sur le Berry.

La nomination récente de M. Merchier au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur ajoutait un attrait de plus à cette conférence, à laquelle Monsieur le Recteur de l'Académie de Lille avait bien voulu assister.

Avant de donner la parole au conférencier, M. Nicolle, Président de la Société, a prononcé l'allocution suivante :

Une conférence de notre cher Secrétaire-Général est toujours, mes chers collègues, une fête pour notre Société, pour chacun de nous ; et nous lui en devons d'autant plus de reconnaissance que chaque saison c'est au début de son année scolaire, alors que pour son enseignement un effort plus ardu que d'habitude est nécessaire, qu'il prend un surcroit de travail pour mettre sur pied une communication, toujours abondamment documentée, dans le but d'imprimer une bonne marche à notre série de réunions.

Aujourd'hui, Mesdames et Messieurs, notre séance est marquée

d'une manière particulière par une heureuse circonstance : la nomination, remontant à quelques mois, d'où les vacances nous séparent, de M. Merchier au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

C'est la constatation officielle de son mérite et de ses services universitaires. Nous, qui ne sommes pas qualifiés pour apprécier la valeur de son enseignement, nous en constatons cependant les résultats par les succès de ses élèves — et aussi par leur attachement durable à leur maître.

D'ailleurs, la présence de Monsieur le Recteur témoigne hautement de l'estime dont notre Secrétaire-Général est l'objet dans ses fonctions universitaires.

Monsieur le Recteur, en nous faisant l'honneur de prendre place à notre Bureau aujourd'hui, dès le commencement de sa prise de possession de la direction de l'Académie de Lille, a doublement droit à notre gratitude, puisqu'il montre le cas qu'il fait à la fois de notre Secrétaire-Général et de l'action de notre Société.

— Monsieur le Recteur, permettez-moi d'ajouter aux remercîments de la Société l'affirmation de notre désir de lui faire produire tous les fruits géographiques qu'elle est capable de donner.

— Mesdames et Messieurs, à côté des mérites professionnels qui ont valu à notre collègue sa haute récompense, vous savez quelle est son ardeur pour la propagande géographique et combien il se dépense et dans notre Société et au dehors afin d'entretenir un feu sacré qu'il estime nécessaire aux progrès de notre pays. Dans l'organisation de nos Concours, dans ses Conférences ici et au loin, dans les Congrès, dans ses compte-rendus, il ne s'épargne aucune fatigue et ne craint jamais d'ajouter à son lourd fardeau, quand il s'agit de son œuvre de prédilection.

Je veux croire que ce rôle extra-professionnel n'a pas été pour rien dans sa nomination, et que nous avons le droit de nous réjouir de celle-ci à ce titre encore qu'elle est comme un hommage rendu, pour une partie, si légère soit-elle, à l'utile activité des Sociétés de Géographie.

Tous nos collègues sont les amis de notre Secrétaire-Général, mais parmi eux les Membres de notre Bureau, en rapports plus constants avec lui, se sont attribués le privilège de lui offrir un souvenir.

C'est une décoration et je prie Monsieur le Recteur, qui a bien voulu être aujourd'hui des nôtres et nous donner un témoignage de ses

sympathies, de la remettre à M. Merchier, ce qui ne lui donnera que plus de prix.

Monsieur le Recteur se lève ensuite et remet à M. Merchier l'écrin contenant la décoration offerte par ses collègues, en lui disant que lorsque le Président de la Société lui a proposé d'assister à cette conférence, il s'est rendu de grand cœur à son désir, persuadé qu'en cela même il remplissait l'un des devoirs de sa charge.

L'accomplissement d'un tel devoir lui est, dit-il, particulièrement agréable pour deux raisons.

La première, c'est la grande réputation de la Société de Géographie de Lille. Aussi, dès la première heure, s'était-il promis de nouer de cordiales relations avec elle. Les belles études que la Société se propose de favoriser l'ont, de tout temps séduit, car la géographie s'appuie sur les sciences les plus rigoureuses et l'on voit chez elle une exacte observation accompagner sans cesse l'effort du raisonnement. Et ainsi elle concilie à souhait les méthodes rationnelles et le goût des recherches empiriques. — En second lieu, la géographie, par ses tableaux descriptifs, par la puissance qu'elle possède d'évoquer devant notre imagination les sites les plus lointains de notre habitacle terrestre, les variétés économiques, sociales, politiques, morales, les plus diverses de notre espèce, justifie mieux que toute autre science peut-être, la parole du poète latin : « Je suis homme et rien de ce qui est humain ne m'est étranger ». Et à ce titre même, elle ne peut que resserrer les liens de la solidarité humaine.

Pour ces différentes raisons on ne saurait trop féliciter le gouvernement de la République de tout ce qu'il a fait en vue de développer cette science.

Des Sociétés, comme la vôtre, dit-il, donnent un spectacle bienfaisant, et elles sont les collaboratrices des Universités. Celles-ci présentent, en quelque sorte, la science à l'état concentré. Vos Sociétés la répandent sous une forme heureusement diffuse.

Monsieur le Recteur déclare ensuite que sa présence au Bureau lui est rendue plus agréable encore par ce fait qu'il a ainsi l'occasion de fêter personnellement la nomination au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur de M. Merchier. Il s'associe en cette circonstance aux félicitations adressées au distingué Secrétaire-Général, qui est en même temps un remarquable conférencier.

Il réunit en sa personne un maître très goûté, très apprécié dans

l'Université et un des Membres les plus actifs au sein de la Société de Géographie.

Au dire d'un poète ancien c'est en entourant la coupe de miel que doit être versé l'enseignement scientifique et Monsieur le Recteur ajoute qu'il a hâte de faire goûter à l'assistance le miel de la parole de M. Merchier.

Monsieur le Président adresse à Monsieur le Recteur ses remercîments pour ses opinions encourageantes sur le rôle des Sociétés de Géographie.

Notre très honorable Secrétaire-Général adresse à son tour ses remercîments à Monsieur le Recteur, il est, dit-il, écrasé sous les éloges qui viennent de lui être prodigués et se demande comment ce soir il va faire pour répondre à l'attente de ses auditeurs.

Dans tout ce concert d'éloges la plus grande part semble devoir revenir à la belle Société de Géographie, c'est elle, déclare M. Merchier, qui l'a soutenu, c'est à elle qu'il doit de pouvoir porter la bonne parole géographique.

C'est aussi la Société qui l'a aidé dans ces Concours de géographie, si appréciés et qui ont révélé de véritables vocations, ainsi qu'en témoignent tous ces brillants officiers qui ont nom : Sauvage, Pointurier, Thomas, Poncelet, Le Mayeur. . . . .

Voilà ce qu'a fait la Société de Géographie, et alors, ajoute M. Merchier : votre amitié m'a attribué une part de ces mérites et le ruban violet a fini par rougir de tant d'honneurs et voilà pourquoi j'ai le ruban rouge.

Après ces remercîments, M. Merchier fait une très intéressante conférence sur le Berry à la suite de George Sand.

« Le Berry n'est pas doué d'une nature éclatante.... Il n'y a là ni grands rochers, ni bruyantes cascades, ni sombres forêts, ni cavernes mystérieuses.... On y voit des travailleurs paisibles, des pastoures rêveuses, de grandes prairies désertes où rien n'interrompt, ni le jour ni la nuit, le chant monotone des insectes ; des villes dont les mœurs sont stationnaires, des routes où, après le coucher du soleil, vous ne rencontrez plus une âme ; une langue correcte qui n'a d'inusité que

son ancienneté ; enfin tout un ensemble sérieux, triste ou riant selon la nature du terrain, mais jamais disposé pour les grandes émotions ou les vives impressions extérieures (1) ». Ainsi, nous voilà prévenus, le Berry n'offre nulle part d'aspects sublimes ; mais en revanche il est un des plus doux pays de la *douce France* ; sans compter que vers le Sud il s'appuie sur les premières avancées du massif central ; de là bien des nuances dans le paysage qui s'accentue au fur à mesure qu'on s'avance vers le Sud. C'est d'une part vers Argenton, d'autre part vers la Châtre qu'il prend du style et de la couleur : il y a deux régions bien distinctes à considérer, la plaine calcaire ou Champagne séparée de la région de la Loire par la marécageuse Sologne, dont la répétition se trouve à l'Ouest avec les marais de la Brenne. Puis le sol se relève, nous rencontrons les terrains primitifs ou primaires du massif central avec la vallée de la Creuse ou celle de l'Indre que George Sand appelle la *Vallée noire*, c'est le *Boischaut*, jadis couvert de forêts.

C'est par la Champagne que nous commencerons cette étude. Mais avant d'y arriver il convient de dire un mot des régions qui la séparent de Paris. C'est entre la Seine et la Loire le fond lacustre de la Beauce, aux marnes calcaires, si propices à la culture du blé. Après avoir franchi la Loire à Orléans, nous entrons dans la Sologne.

J'avais déjà vu la Sologne, mais en hiver, et combien triste et désolée : quel changement avec l'aspect du pays à la fin du mois de Mai ! Sans doute, après Orléans, ce sont encore de grandes plaines, maigres, coupées de flaques d'eau. Bientôt paraissent de vieux pins déchiquetés alternant avec de grandes prairies d'un vert tendre ; parfois de grands marais donnent une note pittoresque mais rappellent l'ancienne nature du pays. Bientôt les bouleaux alternent avec les pins ; on voit même paraître le chêne : le terrain est coupé de rigoles pour l'écoulement des eaux ; les champs de blé font leur apparition ; c'est ainsi qu'on arrive à la Motte-Beuvron. C'est à partir d'alors qu'on voit tout le changement apporté à cette région qui, au début du siècle, était encore un chapelet de marais pestilentiels et un désert au milieu de la France. La Motte-Beuvron a maintenant un aspect riche et aisé, les maisons sont construites en briques et en pierre et ont un aspect cossu. La gare est animée : de gros amas de bois décèlent la richesse forestière du pays, et, à côté, des tas de tuyaux de drainage expliquent

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 104.

la transformation de la région comme aussi cette longue file de wagons remplis de calcaire : il a fallu corriger le sol qui n'était composé que d'argile et maintenait les eaux à la surface. Au delà de la Motte-Beuvron, la transformation s'accentue encore : sans doute le bois domine toujours, mais il est désormais parsemé de fougères, il a l'aspect des forêts de Meudon ou de Chaville, il alterne avec de beaux champs de blé ; ailleurs ce sont de grands pâturages avec de beaux troupeaux de bœufs ; de loin en loin on voit encore la friche, avec les genêts à fleurs jaunes et des touffes d'herbes hirsutes en boule ; refuge du mouton solognote : c'est le reste de la vieille solitude. C'est ainsi qu'on arrive à Salbris, aux maisons coquettes avec leurs toits de tuiles rouges. Ici l'industrie marque le terme ultime du progrès : nombreuses sont les usines pour pièces de charpente, les scieries mécaniques, les fabriques de pâte de bois. Nous traversons un long tunnel qui nous avertit que nous sortons de la Sologne pour entrer dans le Berry et nous voici à Vierzon.

C'est un spectacle curieux que celui de la grande rue de Vierzon quand on descend de la gare à 11 heures 1/4. (On déjeune de 11 h. 1/2 à midi 1/2). C'est la sortie des ateliers et rien ne rappelle l'aspect de Roubaix vers midi comme celui de cette industrieuse cité. Devant la gare s'ouvrent largement de grandes rues, dès les premiers pas on rencontre les ateliers de machines agricoles avec leurs vastes halls.

Vierzon est une ville industrielle par excellence. Sur 28 usines de porcelaines qui existent dans le Berry, 13 se trouvent à Vierzon : une des principales est l'usine Larchevêque qui occupe 2.000 ouvriers Deux grandes verreries font la gobeletterie fine. Mais à côté de cela il faut signaler un immense développement métallurgique. A Vierzon, on ne compte pas moins de quatre grandes usines : tout contre la gare se trouve la grande fabrique Gérard pour machines agricoles. Il y a une grande usine d'automobiles, une tréfilerie et une pointerie très importantes. Deux scieries mécaniques qui s'alimentent à la forêt de Vierzon, une des plus belles de France ; deux tuileries mécaniques, une fabrique de grès artistiques, une fabrique de carreaux et mosaïques. Et tout cela laisse subsister un petit cachet archaïque. Puisque c'est l'heure du déjeuner, entrons à l'*Hôtel des Messageries*. Cela a l'aspect d'une auberge, c'est une salle à manger basse, du temps passé ; mais le déjeuner est copieux, excellent, arrosé d'un vin gris qui ne tape pas à la tête. Au café, on passe à l'*estaminet* ; mais on a confiance, on vous laisse en tête à tête avec la bouteille de cognac, et

cependant le café est exécrable et vous incite au mélange avec le contenu de la bouteille ! — Pour terminer cet exposé du Vierzon industriel, disons que la petite industrie est prospère, surtout celle de la confection pour dames en petits ateliers. Presque toute la production est accaparée par les grands magasins de Paris. De nombreux jardins maraîchers alimentent de leurs produits les marchés de Vierzon et de Bourges.

Le noyau du Vierzon primitif est un quartier aux rues étroites, montueuses, conservant des traces du passé. Là sont les principaux magasins, là se tient aussi le marché.

La population est de 23 000 habitants : elle est presque exclusivement ouvrière, très tranquille, mais chatouilleuse et ne supportant pas la concurrence de la main-d'œuvre ouvrière. Les patrons vivent en contact avec les ouvriers ; j'ai été reçu par M. Larchevèque vêtu comme le plus simple de ses ouvriers, salué par tous avec un bon sourire de camaraderie, ce qui ne l'empêche pas d'ailleurs d'être admirablement obéi et respecté. L'esprit de société est très développé, comme dans tous les milieux ouvriers. Il y a une société chorale, deux sociétés de musique, une société de gymnastique. Vierzon est dotée d'une École nationale professionnelle tout à fait remarquable. De plus, des cours d'adultes à usage des ouvriers ont été fondés en ville : ils comptent 135 élèves ; les cours de dessin sont particulièrement suivis et les industriels distribuent annuellement pour 1.500 fr. de prix !

Tout près de Vierzon passe le canal du Berry. Ce canal se compose d'un tronçon principal entre Montluçon et la Loire et d'un embranchement qui se détache de Fontblisse à Noyers où le Cher est canalisé par Bourges et Vierzon. Au point de vue de la largeur et du tirant d'eau, c'est le plus imparfait de nos canaux : il ne peut recevoir de bateaux d'une longueur supérieure à 28 mètres avec 1 m. 40 de tirant d'eau, tandis que sur nos canaux du Nord certains bateaux dépassent 38 m. et ont 1 m. 80 de tirant d'eau. Et cependant la section principale est une de nos voies navigables les plus fréquentées, elle dépasse le Rhône et la Saône, même le canal de Bourgogne. La traction se fait par des ânes. Si la petite bête a trop de mal, on attelle à côté d'elle la femme ou les enfants. On fait ainsi ses 4 lieues par jour.

Mais quittons Vierzon pour Bourges. La voie ferrée suit le cours de l'Yèvre et parcourt des pays monotones encore que l'industrie y soit développée. C'est ainsi que la petite station de Fœcy dessert un centre

important de céramique, « mais on y sent aussi un important mouvement agricole. Une grande enseigne au milieu d'un vignoble bien soigné indique le champ d'expériences d'un syndicat de propriétaires : l'Union des Viticulteurs du Centre (1) ».

Mais voici qu'au milieu d'un horizon frais et gracieux apparaissent deux vieilles tours, c'est Mehun. C'est une très petite ville, traversée par l'Yèvre : une seule grande rue, la rue Jeanne-d'Arc. Des ponts pittoresques et sur les bords de la rivière des moulins. Tout au bout de la ville une vieille porte munie d'une horloge a un aspect très original. Tout contre cette porte est le grand établissement de M. Pilliwuyt : c'est que Mehun s'est transformée aussi. En 1830 il n'y avait que 2.000 habitants, de centre rural elle est devenue centre manufacturier : la grande industrie est celle de la porcelaine. Tout contre la mairie, en face de la maison de M. Pilliwuyt se trouve une petite auberge, bien fraîche, qui plaît au voyageur fatigué.

Mais ce qui fait surtout le charme de Mehun, ce sont les ruines superbes du château de Charles VII. Pour y arriver, on passe devant la vieille église qui n'a de curieux que son porche roman et surtout son aspect rustique. Les écoles sont à côté des ruines sur une place que décore une assez mauvaise statue de Jeanne d'Arc. Un pan de tour et le donjon crénelé voilà tout ce qui reste du château de jadis. Dans la tour en ruine subsiste encore une vieille cheminée, restée accrochée au mur par on ne sait quel miracle d'équilibre. Le donjon est mieux conservé. A l'intérieur il se compose de quatre étages identiques, avec arceaux, cheminées, escaliers truqués pour arrêter l'envahisseur. Des machicoulis garnissent le sommet de la tour tandis que de curieuses gargouilles débordent au delà de la terrasse d'où l'on jouit d'une belle vue un peu monotone et limitée par les plis de terrain qui enserrent le cours de l'Yèvre.

D'intelligentes recherches dans de vieux manuscrits ont permis de faire la reconstitution du château tel qu'il était au XVe siècle. C'était une masse à la fois imposante et élégante avec ses clochetons hardis.

Vingt minutes de chemin de fer nous séparent de Bourges, le centre géométrique de la France, l'ancien *Avaricum*, capitale des Bituriges, qui résista avec tant d'héroïsme et si peu de succès contre l'attaque des légions de César.

---

(1) Ardouin-Dumazet. *Voyage en France*, 26e série, page 111.

Bourges couronne le sommet d'un plateau, mais l'ancienne ville est peu de chose par comparaison avec la nouvelle qui s'est juxtaposée à elle. La pyrotechnie qui fabrique les explosifs, la fonderie de canons, l'arsenal ont amené une vie industrielle intense là où jadis régnait en maîtresse la vie agricole aux allures paisibles.

« Ces usines ont véritablement grand caractère, les constructions sont sobres, mais par l'ampleur et les facilités d'accès, elles donnent l'impression d'une machine bien ordonnée. La ville a prolongé ses quartiers neufs vers les ateliers militaires : ce plateau jadis désert a pris l'aspect d'une cité américaine (1) ». Ce n'est pas là qu'il faut chercher le pittoresque.

Mais les choses changent si nous nous transportons sur le toit de l'hôtel de Jacques Cœur : nous avons de là une vue d'ensemble du centre de la ville qui correspond exactement à l'ancien oppidum de forme elliptique qui constituait Avaricum. Une partie de l'ancienne enceinte existe encore sur les trois quarts de son étendue. La muraille gallo-romaine apparaît en maints endroits avec quelques-unes de ses tours et supporte même des édifices, témoin la façade militaire du palais de Jacques Cœur tournée vers la place des Arènes. Cette disposition de la ville avec ses anciens faubourgs en contrebas est un de ses attraits pour les savants. On n'y trouve pas de grandes artères, de larges boulevards, de multiples statues ; aucun édifice moderne n'y retient l'attention, mais les vieux monuments sont nombreux et dignes d'une visite minutieuse (2).

C'est d'abord la Cathédrale commencée en 1192 et terminée en 1324, édifice aux vastes proportions et aussi remarquable à l'intérieur qu'à l'extérieur. Pour bien juger de l'ensemble, il faut se placer de biais, rue Porte-Jaune, car on manque de recul devant la façade. La plus grande tour s'appelle la tour de Beurre et a 65 mètres de haut, l'autre n'a que 58 mètres et s'appelle la tour Sourde. Les portiques sont de grande envergure et ornés de fines sculptures dont la plupart sont malheureusement mutilées. Le portique principal est surmonté d'une vaste composition lapidaire, représentant le Jugement dernier et d'un

---

(1) Ardouin-Dumazet. *Voyage en France*, 26e série, page 37.

(2) Je ne puis, étant donné le cadre de cette étude, entrer dans des détails complets sur la curieuse archéologie de Bourges. Je renvoie pour cela le lecteur à une consciencieuse étude de M. Quarré-Reybourbon, *Bulletin de la Société de Géographie de Lille*, année 1899, t. I, page 257.

réalisme naïf. Mais où l'on juge le mieux les proportions du monument, c'est en se plaçant dans le jardin de l'évêché, dessiné par Lenôtre, et qui passe pour son chef-d'œuvre après Versailles. De là on voit l'abside et on se rend compte de la longueur du monument qui n'a pas moins de 124 mètres. A l'intérieur il faut admirer l'envolée des voûtes, la grâce des colonnes : la grande nef a 37 mètres de hauteur et la nef latérale en a 22. La sobriété d'ornementation accroit encore l'impression produite. La Cathédrale possède encore une vaste et belle crypte qui renferme le tombeau de Jean de Berri, qui a beaucoup contribué à l'embellissement du vieux Bourges.

Mais retournons à l'hôtel de Jacques Cœur, cette fois devant la façade principale : cette demeure du grand argentier de Charles VII est actuellement le Palais de Justice. La cour intérieure sur deux côtés est entourée d'un cloître : on y voit aussi « plusieurs tourelles décorées de sculptures en rapport aux destinations des pièces auxquelles ces tourelles et leurs escaliers donnent accès ; celle qui conduit à la salle à manger montre des arbres à fruits ; une autre, par où l'on va aux cuisines, a le tympan de sa porte orné d'une scène où divers personnages préparent des aliments ; l'entrée de l'escalier qui mène à la chapelle est surmonté de bas-reliefs représentant un prêtre avec ses acolytes, et le public qui se rend à l'office (1) ». La chapelle elle-même est curieuse avec ses fresques restaurées : la salle à manger possède une vaste cheminée surmontée d'une triple fenêtre où apparaissent Jacques Cœur et sa femme, flanqués de leurs deux gendres. Toute la famille semble ainsi faire bon accueil au visiteur.

Nous allons suivre maintenant les rues en ellipse, parallèles au mur d'enceinte et nous arrivons ainsi rue de Paradis. Là, dans la cour du petit Lycée, nous voyons une curieuse tour octogone datant de 1489. Deux bustes de guetteurs sont sculptés aux fenêtres. C'est ce qui reste de l'ancien Hôtel de Ville ou parloir aux bourgeois.

La continuation du circuit nous amène tout naturellement à un hôtel du XVI[e] siècle construit par Jean Lallemand, un riche habitant de Bourges. Cet hôtel est maintenant le siège des Sociétés savantes. Dans la cour, sous un péristyle, on voit le musée épigraphique des Antiquaires du Centre. La construction est de la belle époque Renaissance :

---

(1) *Guide archéologique de Bourges*, page 14.

à l'angle une tourelle élégante renferme un escalier qui conduit à la Société de Géographie du Cher.

Les merveilles d'architecture militaire et religieuse abondent en France : les spécimens d'architecture civile y sont relativement plus rares : Bourges est riche de ce côté, car voici encore un bijou de l'art de la Renaissance, c'est l'hôtel du grand jurisconsulte Cujas, hôtel qui a été construit vers 1515. C'est maintenant un musée dont les collections ne manquent pas d'intérêt et que semble garder une statue de Louis XI.

Ces maisons du XVe et du XVIe siècle sont d'ailleurs nombreuses à Bourges, par exemple celle dite de la reine Blanche, dont les moulures et les sculptures sont intéressantes. Rue des Toiles se trouve une autre maison curieuse à pignon pointu dont l'architecte a été Guillaume Pelvoysin, qui a construit l'hôtel Cujas. On voit que dans le vieux Bourges on avait pignon sur rue, et quel pignon ! De plus toutes ces vieilles constructions sont à étages débordants et doivent à cela un aspect très archaïque.

La place Seraucourt à demi entourée par des casernes et les ateliers de la cartoucherie se trouve à l'extrémité de la ville. Là se trouve le *Palmarium*, curieux café muni d'un jardin d'hiver aux nombreux palmiers, derrière lequel se trouve une grande salle qui sert aux concerts et aux conférences. C'est sur la place Seraucourt qu'a été transportée la porte de l'ancienne collégiale de St-Ursin. C'est un spécimen de l'architecture du XIe siècle, où les sculptures du tympan sont amusantes à déchiffrer : ce sont des scènes de chasse et au-dessous la personnification des douze mois de l'année.

Après la visite de Bourges nous partons pour Châteauroux en passant par Issoudun, sur la Théols. Issoudun se signale de loin par sa grande tour blanche. Ensuite c'est par une série de délicieux paysages le long des rives de l'Indre que l'on arrive à Châteauroux.

Avant d'arriver en gare on a l'impression d'un fouillis de tours, de flèches, de toits pressés. Tout au bord de l'eau se dresse sur une terrasse le plus beau monument de la ville : le *Château Raoul*, qui a donné son nom à la cité. Tout à côté comme pour faire contraste, la Préfecture étale sa façade blanche, froide et solennelle. La ville n'a point comme Bourges des monuments anciens, mais elle renferme de beaux spécimens de l'architecture moderne. Tout près de la gare, l'église St-André dresse les hautes flèches de ses tourelles. Pour les habitants c'est la cathédrale, bien qu'il n'y ait pas d'évêque dans le

département de l'Indre ; mais une autre église me paraît encore plus remarquable, c'est l'église Notre-Dame avec son dôme, son transept élevé ; c'est un des plus beaux pastiches du style roman-auvergnat.

Châteauroux a détrôné Déols, actuellement simple faubourg sur la rive droite de l'Indre, jadis pourtant la capitale du Berry. On y accède par une large avenue bordée de platanes sur laquelle on a construit le Lycée. Déols a même perdu ses monuments ; de son ancienne abbaye, il ne reste plus qu'une superbe tour romane qui se dresse fièrement près de vagues masures comme pour protester contre cet abandon.

En aval, l'Indre s'assombrit sous des ombrages séculaires et des saules-pleureurs baignent ses rives. C'est derrière ces ombrages que se cache l'importante usine de draps de M. Balsan : les laines du Berry entrent pour bonne part dans la matière première de la fabrication ; Châteauroux a aussi une manufacture de tabacs et à l'heure de la sortie des ateliers, la ville ne manque pas de gaîté.

Mais il est temps de sortir de la Champagne et de visiter les beautés pittoresques du Boischaut. Nous prenons donc l'express de Limoges qui va nous conduire à Argenton. De nouveau les cultures et les bois défilent à toute vitesse. « De petits bois, des pans de landes, des haies de chênes séparent les grandes terres où les bœufs roux ou noirs ouvrent avec effort un sillon bordé de bandes éparses et compactes d'une terre pâle. Des porcs vaguent en bandes (1) ». — Tout d'un coup c'est la nuit, nous sommes sous le tunnel des Petites-Roches ; mais c'est un émerveillement quand le convoi sort du tunnel et s'engage sur le viaduc de Chabenet en vue d'un imposant donjon flanqué de tours, les unes au toit d'ardoises, les autres couronnées de créneaux, le tout au milieu des sapins et dominant le ravin de la Bouzane.

A partir d'alors jusqu'à Argenton c'est une succession de tableaux heureux, les contours de la vallée s'accusent et se précisent : on sent qu'on entre dans une région plus mouvementée. Nous sommes bientôt à Argenton.

La partie vivante d'Argenton est sur la rive droite de la Creuse qui fait d'ailleurs tout le charme de la ville par les vieilles maisons dont les terrasses baignent dans l'eau sombre. Au sommet d'un coteau qui domine la rive gauche, une assez médiocre chapelle dédiée à Notre-

---

(1) Ardouin-Dumazet. *Voyage en France*, série 26e.

Dame a été surchargée d'une somptueuse façade et d'un campanile portant la statue dorée de la *bonne Dame d'Argenton*.



CHABENET.

La grande activité d'Argenton consiste dans le travail féminin. « Le métier de lingère est dans le sang, on nait avec une machine dans la main, au dire des indigènes. Dès les premiers pas la fillette s'accoutume à la machine ; peu à peu elle s'essaie et de très bonne heure elle est capable de faire fonctionner les pédales. Il n'est pas rare de trouver des gamines de treize à quatorze ans produisant de deux à trois douzaines de chemises par jour (1) ». A côté de la coupe et de la couture, il y a le repassage. La réputation des repasseuses est telle que l'on

(1) ARDOUIN-DUMAZET. *Voyage en France*, 26e série, page 303.

envoie de 30 ou 40 kilomètres, le linge de corps se faire blanchir et repasser à Argenton.

George Sand qui a tant contribué à faire connaître le Berry et les bords de la Creuse a peu parlé d'Argenton. Tous ses enthousiasmes sont pour la vallée elle-même, pour les villages du Pin, de Gargilesse ou du Crozant où nous ne pouvons mieux faire que de la suivre.

La vallée est âpre et grandiose : elle est creusée dans les terrains primitifs où dominent le granit et le gneiss dans le voisinage de la Gargilesse, comme aussi le micaschiste. C'est de la grande côte de Badecon, à 5 kilomètres d'Argenton, qu'on voit tout à coup la vallée se resserrer. C'est un changement à vue presque subit. « Au milieu des vastes plateaux mouvementés qui se donnent rendez-vous comme pour se toucher du pied, en s'abaissant vers une sinuosité cachée au regard, le sol se déchire tout à coup, et dans une brisure d'environ 200 mètres de profondeur, revêtue de roches sombres ou de talus verdoyants, roule, rapide et murmurante, la Creuse aux belles eaux bleues rayées de rochers blancs et de remous écumeux (1) ». C'est « une gentille et mignonne Suisse ». Au-dessous du hameau de Châtillon, c'est un hérissement de granit dont on ne triomphe pas sans un peu de gymnastique, mais on est payé de sa peine quand, parvenu à mi-côte, on découvre le village du Pin.

C'est un aimable hameau, aux maisons de granit, quelques-unes peintes en blanc, deux ou trois ayant même des allures de villas. Comme nous venons de faire onze kilomètres il est à propos de nous reposer à l'hôtel du *Gardon frit*, et de nous commander un premier déjeuner.

Ainsi réconfortés nous partons pour Gargilesse qui n'est guère à plus de 3 kilomètres. Pour y arriver, la route descend jusqu'à la Creuse et la franchit sur le *Pont Noir*. Ce site est superbe. Les roches hérissent les versants boisés, encombrent le lit du torrent qui se brise en écumant contre l'obstacle. Le vieux pont a fait place à un pont moderne en fer ; mais, par respect pour la tradition, le tablier est peint du plus beau noir. En aval, la Creuse s'endort dans une vasque naturelle appelée les *Bains de George Sand*. Peut-être que George Sand ne s'y est jamais baignée, mais en revanche deux dames et deux jeunes filles s'y sont noyées. Sur une pointe de rochers, au-dessus du flot, une pyramide blanche évoque le souvenir du drame.

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 4.

Nous arrivons au confluent de la Creuse et du torrent de la Gargilesse où se trouve bâti le village de ce nom. « C'est un nid sous la verdure, protégé contre les vents froids par des masses de rochers et des aspérités de terrain fertile et doucement tourmenté. Des ruisseaux d'eau vive, une vingtaine de sources y baignent le pied des maisons et y entretiennent la verdeur plantureuse des enclos. Quelque rustiquement bâti que soit ce village, son vieux château et son église romane d'un très beau style lui donnent un aspect confortable et seigneurial. La fertilité du pays, la rivière poissonneuse, l'abondance de vaches laitières et de volailles assurent une nourriture saine au voyageur (1) ». Il y a dans cette description de George Sand un peu de mirage. Le vieux château n'est qu'une ruine, les tours sont découronnées ; les pierres des remparts ont servi à édifier les maisons du village. En revanche l'église est restée intacte. « Contre un pilier de la nef se trouve la statue de Guillaume de Naillac, seigneur du lieu au XIII[e] siècle, vêtu d'une longue robe, l'aumônière au flanc, sa colossale épée reposant près de lui. Il y a trente ans ce sévère personnage était encore en grande vénération sous le nom grotesque et la renommée cynique d'un certain saint que l'on ne doit pas nommer en bonne compagnie. Je ne sais quel honnête curé a trouvé le moyen de détruire cette superstition et de conserver au sire de Naillac son bon renom en faisant de lui, à tort il est vrai, le constructeur de l'église ; son nez et sa bouche sont entaillés de coupures qui l'ont un peu défiguré. C'est que l'usage était de les gratter au couteau ; la poudre que l'on en retirait était mêlée à un verre d'eau que s'administraient les femmes stériles (2) ».

Pour achever notre étude de la vallée de la Creuse, nous n'avons rien de mieux à faire que d'aller de Gargilesse à Crozant en passant par Châteaubrun. Une bonne route conduit à Châteaubrun par le plateau et le village de Cuzion ; mais « ce chemin est insipide comme tous les bons chemins. Il s'en va tout droit sur un plateau tout nu (3) ». Mieux vaut remonter le cours de la Creuse « la plupart du temps sans chemin frayé, sur le roc tranchant ou les pierres aiguës.... C'est le paradis et le chaos que l'on trouve tour à tour. C'est une suite ininter-

---

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 251.

(2) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 16.

(3) Id. id. id. page 34.

rompue de tableaux adorables ou grandioses, changeant d'aspect à chaque pas (1) ».

C'est ainsi que l'on arrive à l'imposante ruine de Châteaubrun. Son enceinte est encore entière au milieu d'une solitude absolue. On n'entend que les cris des oiseaux de proie nichés dans les tours et le murmure de la Creuse. C'est le Châteaubrun du péché de M. Antoine : il a belle allure avec son donjon central et ses murailles rouges. « Il faut admirer la grande voûte d'entrée avec sa double herse, la vaste salle des gardes avec sa monumentale cheminée, le donjon formidable d'où l'on domine un des plus beaux sites de France, les geôles obscures et cet étrange débris de la portion la plus belle et la plus moderne du manoir, le logis Renaissance, aujourd'hui troué et démantelé, mais dressant encore dans les airs des âtres à encadrements fleuronnés d'un beau travail (2) ». Malheureusement nous admirerons tout cela de confiance et sur la foi de George Sand, car devant nous se dresse l'écriteau suivant : « Propriété habitée ; défense expresse de pénétrer



CHATEAU DU CROZANT.

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 43.
(2) Id. id. id. page 38.

au delà de cette porte sous prétexte de demander à visiter. La propriété est gardée ».

Mais la véritable merveille pittoresque de la vallée de la Creuse, ce sont les ruines du château de Crozant : sur une pointe de granit s'effilant entre deux gorges profondes se dresse un chapelet de ruines féodales. Imaginez-vous la pointe du Raz transportée de Bretagne jusqu'ici et dont la masse serait jetée entre la Creuse et la Sodelle qui s'unissent à la pointe. Rien n'égale la sombre horreur du précipice, surtout pour le versant tourné vers la Sodelle et que dominent les restes d'une tour carrée. Aussi George Sand a pu écrire : « On ne sait qui a été plus hardi et plus tragiquement inspiré en ce lieu, de la nature ou des hommes, et l'on ne saurait imaginer sur un pareil théâtre que des scènes de lutte implacable et d'éternelle désolation ».

A Crozant nous louerons une voiture pour nous conduire par le plateau à Aigurande, dans le voisinage de laquelle George Sand a placé le moulin de Jean Vertaud où François le Champi alla se retirer. De là il n'y a plus que quatre lieues de pays pour arriver à la Châtre.

La petite ville s'étage sur un plateau qui domine l'Indre, tout le long duquel s'étend un fouillis de vieilles masures, tanneries pour la plupart, et qui troublent les eaux de la rivière. Une longue rue montante traverse la ville, elle a gardé de curieuses maisons de bois. A l'entrée des vieux quartiers, au fond d'un petit square, se détache la statue de George Sand.

En sortant de la Châtre, la route laisse un peu sur la gauche le joli château d'Ars qui fait figure dans *les Beaux Messieurs de Bois-Doré*. Nous traversons un paysage aux lignes simples et tranquilles, prés encadrés d'arbres, grosses fermes à l'aspect d'aisance tranquille. C'est ainsi que nous arrivons à Nohant.

C'est un infime village qui se devine à peine tant il est bien caché dans la verdure. Quelques maisons forment ceinture autour d'une place où l'herbe pousse et qu'ombragent de vieux ormes. Devant l'église se dresse un modeste calvaire. L'église elle-même est toute rustique, semblable à une chaumière, avec des murs en torchis, un toit de tuiles que plaquent par endroits des touffes de mousse brune, un porche appuyé sur une vieille charpente vermoulue. La tour carrée est coiffée d'un toit en pyramide qui supporte le coq traditionnel.

A droite de l'église, derrière une grille, apparaît une maison plus grande que les autres, on dit ici le château. C'est une habitation fort simple, aux contrevents gris, au toit d'ardoises ; c'est là que demeurait

George Sand. Derrière s'étend le parc touffu, jusqu'à la grand'route

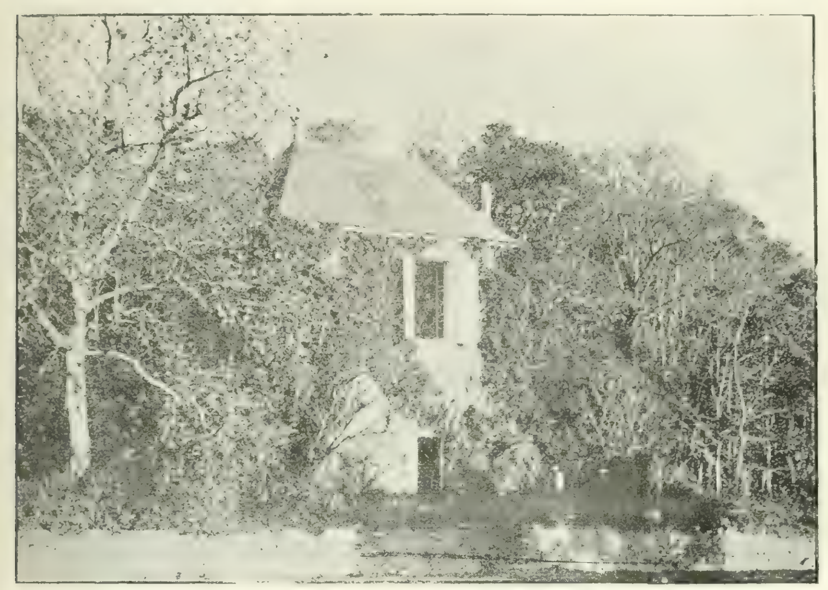


ÉGLISE DE NOHANT.

où donne le pavillon qu'affectionnait particulièrement George Sand. Sans sortir de la propriété, dans le mur du potager, ouvrez une porte discrète et vous entrez dans le petit cimetière où se trouve la tombe de la *bonne Dame*, ainsi que l'appelaient les gens du pays. C'est une pierre nue, verdie par l'humidité, sur laquelle est gravé un seul nom rappelant que la bienfaitrice du village repose là depuis 1876, un peu oubliée par les gens du dehors, mais vivant encore dans la mémoire des paysans à cause de sa bonté.

Notre voyage tire à sa fin. En quittant Nohant pour aller à Ardentes, nous arrivons vers la côte de Corlay avec l'auberge du Point du Jour : c'est là que vécut la petite Marie de la Mare au Diable, de son vrai nom Marie Rebec, car elle n'est pas une pure création de l'imagination de Georges Sand. De Corlay nous nous dirigeons sur Mers, en laissant à droite le clocher de Montipouret. « Gros vieux clocher qui est l'ami de tout le monde, car c'est toujours lui qui se montre le premier à ceux qui reviennent au pays et qui les tire d'embarras quand ils sont en faux chemin. Pour ce qui est des chemins, je ne leur veux point de mal tant ils sont riants, verdissants et réjouissants à voir dans le temps chaud. Il y en a où l'on n'attrape pas de coups de soleil ; mais ceux-là

sont les plus traitres parce qu'ils pourraient bien vous mener à Rome



PAVILLON DE GEORGE SAND.

quand on croirait aller à Angibault. Heureusement que le bon clocher de Montipouret n'est pas chiche de se montrer et qu'il n'y a pas une éclaircie où il ne passe le bout de son chapeau reluisant pour vous dire si vous tournez en bise ou en galerne (1) ».

C'est ici le pays des ruisseaux et aussi des moulins. Là se trouve le moulin du Cormouer avec sa « vieille roue, toute noire à force d'âge et de mouillage ». Tout près de là la vallée de la Vavre nous conduit au moulin d'Angibault. Puis vient le hameau de la Fourche où Germain allait chercher femme quand la Mare au Diable par ses maléfices l'égara fort à propos pour l'empêcher de faire une sottise.

Nous arrivons à Ardentes, d'où quelques minutes de chemin de fer nous ramènent à Châteauroux.

Nous avons fini notre tournée dans le Berry ; mais de cette excursion il convient de tirer quelques enseignements.

Et d'abord sur le climat. Dans la Champagne proprement dite nous avons un climat un peu mou et fréquemment humide. Cela change quand on s'élève sur les premières pentes du plateau. Nous sommes

(1) George Sand. *François le Champi*, page 151.

déjà dans ce qu'on appelle les terres froides, avec une température moins égale que dans la plaine. Toutefois il faut faire exception pour la vallée de la Creuse. « Toute cette région jouit d'une température exceptionnelle, principalement le village de Gargilesse, bâti dans un pli du ravin et abrité de tous côtés par plusieurs étages de collines. La présence de certains papillons et de certains lépidoptères qui ne se rencontrent en France qu'au bord de la Méditerranée est une preuve frappante de cette anomalie de climat, enfermée pour ainsi dire dans un espace de quelques lieues (1) ».

A côte de la nature il y a l'homme, celui qui est resté fidèle au sol, le *fin laboureur*.

.... A l'extrémité de la plaine labourable, un jeune homme de bonne mine conduisait un attelage magnifique, quatre paires de jeunes animaux, sentant encore le taureau sauvage, ce qu'on appelle des bœufs fraîchement liés.... Un enfant de six à sept ans, beau comme un ange, et les épaules couvertes, sur sa blouse, d'une peau d'agneau qui le faisait ressembler au petit saint Jean-Baptiste des peintres de la Renaissance, marchait dans le sillon parallèle à la charrue et piquait le flanc des bœufs avec une gaule longue et légère armée d'un aiguillon peu acéré. Les fiers animaux frémissaient sous la petite main de l'enfant.... lorsqu'une racine arrêtait le soc, le laboureur criait d'une voix puissante, appelant chaque bête par son nom, mais plutôt pour calmer que pour exciter; car les bœufs irrités par cette brusque résistance bondissaient, creusaient la terre de leurs larges pieds fourchus et se seraient jetés de côté, emportant l'areau à travers champs, si, de la voix et de l'aiguillon, le jeune homme n'eût maintenu les quatre premiers, tandis que l'enfant gouvernait les quatre autres. Il criait aussi, le pauvret, d'une voix qu'il voulait rendre terrible, et qui restait douce comme son angélique figure. Tout cela était beau de force et de grâce : le paysage, l'homme, l'enfant, les taureaux sous le joug.... Quand l'obstacle était surmonté et que l'attelage reprenait sa marche égale et solennelle, le laboureur reprenait tout à coup la sérénité des âmes simples et jetait un regard de contentement paternel sur son enfant qui se retournait pour lui sourire. Puis, la voix mâle de ce jeune père de famille entonnait le chant solennel et mélancolique que l'antique tradition du pays transmet, non à tous les laboureurs indis-

---

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 252.

tinctement, mais aux plus consommés dans l'art d'exciter et de soutenir l'ardeur des bœufs de travail. Ce chant, dont l'origine fut peut-être considérée comme sacrée, et auquel de mystérieuses influences ont dû être attribuées jadis, est réputé encore aujourd'hui posséder la vertu d'entretenir le courage de ces animaux, d'apaiser leur mécontentement et de charmer l'ennui de leur longue besogne.... On n'est point un parfait laboureur si on ne sait chanter aux bœufs (1).

Le type de la femme nous est donné en Marie Blanchet de la Mare au Diable : je parle de la femme simple, bonne ménagère et mère de famille. La veuve Guérin nous représente la coquette avec le costume de fête. « Elle avait l'air hardi et content d'elle-même, et sa cornette garnie d'un triple rang de dentelles, son tablier de soie, son fichu de blonde noire étaient peu en rapport avec l'idée que Germain s'était faite d'une veuve sérieuse (2) ».

Petit à petit les vieilles mœurs s'en vont. Pourtant dans quelques villages on verrait encore des noces dans le genre de celle décrite par George Sand, conduites par « le *cornemuseux* et le *vielleux*, avec leurs instruments ornés de longs rubans flottants et jouant une marche de circonstance, sur un rythme un peu lent pour des pieds qui ne seraient pas indigènes, mais parfaitement combiné avec la nature du terrain gras et des chemins ondulés de la contrée (3) ». Dans les *assemblées* on pourra voir encore parfois danser « l'antique bourrée à quatre, à six ou à huit. C'est un mouvement doux chez les femmes, accentué chez les hommes, très monotone, toujours en avant et en arrière, entrecoupé d'une sorte de chassé-croisé. C'est quasi impossible à danser si l'on n'est pas né ou transplanté depuis longtemps dans le Berry. La difficulté vient du sans-gène des ménétriers qui vous volent, quand il leur plait, une demi-mesure ; alors il faut reprendre le pas en l'air pour rattraper la mesure (4) ».

Dans la région des plateaux vous trouverez encore la trace des superstitions d'autrefois. Dans la Brenne c'est le *lupeur* « qui commence par rire, puis vous tire de votre chemin, vous emmène et finalement vous noie dans les fondrières ».

---

(1) George Sand. *La Mare au Diable*, page 18.

(2) George Sand. *La Mare au Diable*, page 108.

(3) Id. id. id. page 156.

(4) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 157.

Il y aussi l'*animal qui se fait porter* « et qui se montre sous diverses



L'ANIMAL QUI SE FAIT PORTER.

formes, quelquefois même sous celle d'un homme tout pareil à celui auquel il s'adresse.... Quelque résistance qu'on fasse, il vous saute sur les épaules. La plus mauvaise de ces apparitions est celle de la levrette blanche. Quand on l'aperçoit, d'abord elle est toute petite, mais elle grandit peu à peu, elle vous suit, elle arrive à la taille d'un cheval et vous saute sur le dos. Il est avéré qu'elle pèse deux ou trois mille livres; mais il n'y a point à s'en défendre et elle ne vous quitte que quand vous apercevez la porte de votre maison. C'est quand on s'est attardé au cabaret qu'on rencontre cette bête maudite (1) ». Citons encore le *follet* ou *fadet*. « Il a le corps d'un petit homme, n'est ni vilain ni méchant, mais il aime l'équitation, c'est sa passion : c'est la nuit, au pâturage, qu'il prend particulièrement ses ébats. Il y rassemble les chevaux par troupes, se cramponne à leur crinière, et les fait galoper comme des fous à travers les prés. Il les fatigue beaucoup, car on les trouve en sueur quand il s'en est servi, mais il les frotte et les panse avec tant de soin qu'ils ne s'en portent que mieux (2) ». Il lui

(1) GEORGE SAND. *Promenades autour d'un Village*, page 213.
(2) Id. id. id. page 215.

arrive, parfois, la nuit, de trouver sur la route un cheval à sa conve-



LE FOLLET.

nance et de désarçonner le voyageur. Dans tout cela il y a un symbolisme naïf. « Cet animal qui se fait porter, n'est-ce pas le sensualisme qui, laid comme une bête et lourd comme un remords, pèse sur l'ivrogne attardé ? Le follet railleur qui jette le cavalier par terre et lui emmène son cheval, n'est-ce pas la personnification de l'ambition qui laisse l'homme étourdi et brisé dans la nuit et la solitude, auprès des pierres druidiques où le diable cache ses trésors ? Tous ces fantômes sont des esprits bien avisés qui avertissent, répriment ou châtient. C'est une histoire naïve des tourments et par conséquent des progrès de la conscience populaire (1) ».

Ce mot histoire est bien celui qui convient, car il s'agit d'un passé bien près de disparaître s'il n'est pas encore disparu. Dans une des séries de son *Voyage en France*, M. Ardouin-Dumazet raconte comment en ces mêmes pays, en 1901, voyageant dans la guimbarde publique : « les gens n'ont cessé de parler culture que pour s'entretenir

(1) *Magazin pittoresque*, année 1857, article de Maurice Sand, page 373.

de l'Exposition défunte et de la campagne de Chine en pleine activité ». Et il ajoute : « allez donc mettre la conversation sur la Grand'-Bête et le Loup-Garou (1) ».

Ce ne sont pas seulement les vieilles mœurs et les vieilles croyances qui s'en vont, ce sont aussi les habitants. Là, comme ailleurs, la ville exerce son attraction funeste : les champs commencent à être désertés. Du moins y a-t-il un chansonnier populaire, Jean Rameau, le Desrousseaux du Berry, qui, dans ses *Poésies Berriaudes*, sait dire la vérité à ses contemporains et ne les ménage pas. Il s'adresse d'abord aux dames, et, sachant qu'on attrape plus de mouches avec du miel qu'avec du vinaigre, il commence par les amadouer :

J' querrions vive l' Berry,
L'indret des gents' fumelles,
Pis y cré qu'y a gué d' pays
Qu'en avons des pareilles.

Après cela il leur dit vertement leur fait :

Si j' vlons sorti in jour de fête
J'ar counnaissons pu nout' pays,
Les filles a s' fourron su la tète
Dè pleumes qu' cè à n'en pu fini ;
Putôt qu' d'avoir dè gentes bonnettes
Qu'à seill' brodé partout dans l' fond,
Cè dè chapiaux qua v'lon toute mette
I en a qu' sont grou comme nout chaudron.
Comment qu'ou v'lé qu' ça panse dè vaches
Dè fumelles habillé coumme ça,
Ça là trop peur de mettre dè taches
Après tous ieu ch' tits farbalas.
Putôt qu' d'aller garder nos bètes,
A l'eumons mieux qnitter l' pays,
A penson rin qu'a ête en fête,
A courir la moitié des nuits.

C'est la même chose pour les garçons, eux aussi désertent les champs pour la ville.

Dans lè sillons qu' trace la charrue
Dè gas qu' devrins chanter lè bœu'
Y z'eumons mieux brâtté lè rues,
Vlà t'y quequ' chose de malheureux !

(1) Ardouin-Dumazet. *Voyage en France*, série 26, page 331.

Les bœufs eux-mêmes tombent dans la mélancolie.

Nos bœu' qu'aimon qu'on lè chantonne,
Lè pour bête i z' y voyons bien
Qu' pour les chanter ia pu parsounne,
Eu qu'on chantait dré du matin.

Quel remède apporter à ce fâcheux état de choses ?

J' cré bin qu' iaré qu'une chose à faire
Si j' vlon lè z'empêcher d' parti,
Cè d'ieu faire travailler la terre
Quan qu' séqu'i sont encore tout p'tits,
Et d'ieu faire prendre l' goût de l'ovrage ;
Comme ça i f'rons dè z'hounnètes gens,
Et prend une bounne femme de ménage
Que counnaîtra le travail dè champs.

Ce Berry qui tout doucement s'en va, emporté par le tourbillon de l'industrie, a bien sa poésie et ses attraits. « Tout le monde connaît maintenant les endroits pittoresques fréquentés par les artistes, l'âpre caractère des sites Bretons, les splendeurs étranges du Dauphiné, les volcans de l'Auvergne et les herbages splendides de la Normandie. Le centre de la France est moins connu et moins fréquenté : et cependant il ne semble pas qu'un point central puisse être un point d'isolement (1) ».

C'est en effet une anomalie que nous devons chercher à faire disparaître. Pour ma part je serai tout réjoui si cette modeste causerie décide quelques-uns de nos compatriotes à visiter le Berry : mieux que d'autres, peut-être, nous autres, gens du Nord, nous sommes faits pour le comprendre.

A. Merchier.

---

(1) George Sand. *Promenades autour d'un Village*, page 248.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LE TYPE FÉMININ EN FLANDRE

ESSAI ETHNOGRAPHIQUE

Communication
faite à l'Assemblée trimestrielle du 29 Octobre 1903,

Par M. Georges HOUBRON,
Bibliothécaire de la Société.

La Parisienne, la Bretonne, l'Arlésienne, la Vénitienne, l'Andalouse, sont des créatures poétiques ; la Flamande ne l'est pas. Si c'est un malheur, nous devons nous en consoler. La bonne prose vaut mieux que les mauvais vers.

La Flamande est de la bonne, de l'excellente prose. Le climat rude où elle est née, et aussi sa constitution même, — solidis fundatum ossibus intus, — ses travaux souvent pénibles, l'attachement au foyer et à sa nombreuse progéniture, la liberté et l'égalité conjugales que lui ont permises depuis longtemps nos mœurs démocratiques, la virilité de son caractère dans certaines occasions : autant de choses qui se concilient mal peut-être avec la grâce un peu débile ailleurs départie à son sexe ; mais nul ne lui contestera la vie, la force, la santé, la splendeur même. Elle est admirée, maîtresse chez elle, et elle ne l'ignore pas. Elle a, comme revanche aux labeurs parfois excessifs, sa part de richesse, ses grands jours de luxe, de somptuosité et d'orgueil. Il n'y avait qu'une reine en France, ne l'oublions pas : il y avait jadis, à une époque un peu barbare autant de reines en Flandre qu'on y comptait de femmes de marchands, de foulons, de bouchers et de boulangers. Elle trônait, elle trône encore dans je ne sais quelle

atmosphère glorieuse, et un peu sensuelle. Les arts, la peinture surtout, l'ont divinisée.

Physiquement, la femme flamande appartient à un type défini. Tous les historiens qui en ont parlé depuis César ou Pline lui reconnaissent avec quelques variantes les caractères de la race germanique. La taille est grande, le corps robuste : la chair blanche, fraîche et agréablement colorée chez les citadines, rougeaude il est vrai, ou blafarde, chez les campagnardes et les femmes du peuple ; la peau transparente, sensible aux impressions de l'air, facilement couperosée, ou vite empourprée sous l'action de la honte ou de la colère ; les yeux gris ou tirant sur le bleu, « parfois d'un bleu de faïence ». Et surtout des cheveux abondants, épais, fauves ou d'un roux ardent, plus communément blonds, d'un blond de filasse, dit Taine, des cheveux de lin, — comme disaient nos vieux trouvères, — et exceptionnellement bruns ou noirs dans le type primitif. La mâchoire est forte, les joues pleines, les contours du visage indécis et arrondis ; un ethnologue belge (M. Vanderkindere) ajoute un trait spécial qui a sa valeur : la séparation du menton et de la joue par un sillon très fin, ce qui donne à la physionomie quelque chose de prudent et d'avisé. Les membres sont rattachés solidement, les extrémités larges, la taille plutôt épaisse, les formes opulentes.

Ce type de beauté spéciale, un peu lourd et matériel, plaisait non seulement aux Flamands, nos pères, — ce qui va de soi, — mais il trouvait facilement grâce devant tous les autres hommes de la fin du moyen-âge. Il était convenu à cette époque que, suivant un dicton français répandu déjà dans les manuscrits du XIII[e] siècle, « les plus belles femmes sont en Flandre », et les poètes du temps composaient des vers latins en leur honneur. La beauté des filles de Bruges surtout était classique. Sanderus, le grave et naïf Sanderus, n'éprouve pas moins d'admiration pour les Yproises, ses concitoyennes : leur corps, dit-il, est florissant, plein de sève (succi plena), et d'un aimable embonpoint (pinguiuscula), dû à l'usage du lait, du beurre, du fromage, de la viande, et à toutes sortes d'autres aliments généreux. Leur forme est pleine de séduction, leur visage vif, coloré et enjoué, et, à voir le sang qui en anime parfois la blancheur, on dirait la candeur des lys mêlés à des roses pourpres :

Dices
Candida purpureis lilia mixta rosis.

En 1520, Albert Dürer, sous une forme à la fois plus sincère et plus brutale, rend un hommage analogue aux femmes d'Anvers : « Je les ai regardées fort attentivement, dit-il, puisque je suis peintre : j'en ai vu rarement d'aussi belles ». C'était l'année même de l'entrée de Charles-Quint à Anvers : rappelez-vous le célèbre tableau de Mackart, avec les portraits admirables et un peu décolletés qui s'y trouvent.

Les femmes d'Anvers! Les femmes de Rubens! On a cru longtemps qu'elles étaient sœurs, et jusqu'à notre époque l'illusion a persisté. M. Camille Lemonnier nous fait des Anversoises une description chaude et enthousiaste, tempérée il est vrai par quelques critiques, par quelques touches froidement réalistes, mais il ne manque pas d'ajouter : « Rubens cambrant les croupes flexibles de ses sirènes dans les écumes du Débarquement de Marie de Médicis ne faisait que refléter la belle structure et le plein épanouissement des femmes de son temps ».

« Au bout d'une heure de promenade à travers les rues de Rotterdam, — dit M. Montégut dans son livre sur la Hollande, — je sais où Rubens a pris ses femmes blondes et blanches, que j'ai cherchées vainement à Anvers.... Les peintres exacts, fidèles, scrupuleux, de la race flamande me paraissent plutôt Jean Van Eyck et Hemling que Rubens. Vous retrouverez facilement les traits et la physionomie des personnages de Van Eyck et d'Hemling sur ces visages forts, massifs, charnus, un peu lourds, sans beauté physique en général, mais susceptibles au plus haut degré de recevoir les meilleures émotions morales qui viennent de la chair, la pitié, la douleur, l'humanité : capables aussi de recevoir et d'exprimer avec une rare énergie les pires passions de la nature, la colère, la brutalité, la bestialité. Quant à cette floraison de la chair, à cet épanouissement de lis humains que nous admirons chez Rubens, c'est aux blanches filles de l'aquatique Hollande que nous en sommes redevables ».

On a prétendu aussi que Rubens avait corrigé ses modèles par ses souvenirs de Venise. Hélas, ni les blanches filles de l'aquatique Hollande, ni les blondes Anversoises, ni les Vénitiennes tout aussi blondes, ne possèdent cette vie merveilleuse, cette opulence de chair rosée, nacrée, gorgée de sèves et de sucs, qui distinguent les figures idéales du Maître. Il faut en prendre son parti : ici encore les créations de l'art valent mieux que celles de la réalité. Rubens avait, avec le tempérament d'un Flamand, l'imagination d'un Grec nourri des fictions nobles de la mythologie : il n'a probablement ni vu, ni peint

les modèles qu'il avait sous les yeux. Il n'en est pas moins vrai qu'on trouve dans les provinces flamandes quantité de belles grandes filles éclatantes et fraiches, dont la forme repose agréablement le regard, bien qu'elles manquent parfois un peu de distinction.

Et d'autre part, il est aujourd'hui prouvé que les tableaux de Van Eyck ou d'Hemling, si consciencieux qu'ils puissent être, ne nous renseignent qu'imparfaitement en ce qui concerne la beauté de la race. Physiquement, nos aïeules du Nord valaient mieux que leurs portraits. Les modèles de cette époque avaient dû s'enlaidir tous les premiers par leur façon de relever les cheveux sur la tête, de se dégarnir le front en le rasant, et de s'affubler de cornes et autres coiffures grotesques. Quant aux peintres eux-mêmes, ils exagéraient encore cette laideur dans un motif spirituel.

En fait de beauté, l'idéal du peuple semble être Rubens corrigé par Jordaens. Le peuple flamand aime d'instinct tout ce qui est fort, puissant, plantureux, haut en couleur, et même bouffi et gigantesque ; l'exagération des formes ne lui déplait pas ; il rêve pour femmes des maritornes joufflues, des ogresses, des mères Gigognes, des femmes colosses. Le musée Wiertz à Bruxelles, avec ses types plus grands que nature et ses kilomètres de toile peinte, vous donne la mesure de ses goûts et de ses admirations. Les cariatides aux belles formes, les images burlesques grossièrement sculptées, sur les places et les monuments publics, plaisaient à ces grands enfants rabelaisiens qu'étaient nos pères ; souvenez-vous aussi, aux banquets seigneuriaux ou populaires d'autrefois, de ces sujets allégoriques « lançant par la mamelle hypocras », vin ou autres liqueurs. Voyez aux jours de fêtes, ou plutôt de « festivités » historiques, car plus le mot lui-même grandit, plus il est noble : avec quel enthousiasme le peuple n'accueille-t-il pas encore aujourd'hui, comme s'il y reconnaissait lui-même des symboles de son ascendance, Mme Gayant accompagnée de sa famille, la fille de Reuss avec ses six chambrières, ou encore Jeanne Maillotte, terriblement cuirassée, armée d'une lance et regardant de travers le tambour-major des Hurlus. Des mères Gigognes, vous disais-je : pardonnez-moi tous ces détails et ces expressions prosaïques, mais nécessaires. Il n'est pas rare de voir incéder par les faubourgs une mère de famille affublée d'une ribambelle d'enfants s'échelonnant par rang de taille, avec des différences à peine sensibles, le dernier encore au maillot, quand le second s'essaye seulement à marcher. Consultez les statistiques,

anciennes surtout, elles vous diront que dans nos pays, les familles de quinze et même de vingt enfants ne sont pas absolument des phénomènes invraisemblables. De maîtresses femmes d'ailleurs, que ces Flamandes. La sœur de François Roussel, l'hercule lillois, étant cabaretière je ne sais où, assommait à moitié un grand diable de carabinier qui lui avait manqué de respect. Dans les scènes populaires des vieux peintres flamands, on voit des femmes emportant sur le dos leurs maris pris de boisson. Mme du Boccage visitant la Flandre Française en 1750, observe que les ménagères usaient du même procédé, les jours de *reloquetage,* « pour empêcher leurs maris de salir le plancher quand elles n'avaient point de pantoufles à leur donner ». Et quelle endurance gastronomique! Au cabaret, autour des tables chargées de verres et de pots, elles tiennent tête aux meilleurs champions (il s'agit toujours, Dieu merci, des Flamandes d'autrefois). Le Père Boussingault, visitant après la prise de Lille les nouvelles conquêtes de Louis XIV, écrit, après avoir assisté à un banquet où il avait lui-même quelque peu perdu la tête : « Les Flamandes se trouvent dans un repas avec la même intégrité que la salamandre dans le feu ». Un intendant de Flandre, en 1782, leur reprochait même de faire de l'alcool un usage immodéré, « effroyable », dit-il. « Les deux sexes en usent comme enfants du lait de leur nourrice », sans que leur santé en paraisse d'ailleurs atteinte.

L'énergie, la vaillance ne sont pas moindres. Au moyen-âge, beaucoup de femmes se trouvent dans les rangs des communiers soulevés contre nous. Oh! ce n'est pas l'enthousiasme des grandes inspirées, aucune flamme ne les dévore : simplement, avec un héroïsme tranquille, elles défendent leur foyer menacé. Dans la lutte contre le prince de Parme, les femmes de Gand et celles de Maestricht, organisées en compagnies, font avec calme le service de la place au milieu des intempéries et sous le feu de l'ennemi. Dans cette même guerre, Marie de Lallaing, en l'absence de son mari, organisait la défense de Tournai. Renée d'Amboise, princesse de Cambrai, relevait le courage de son mari contre les Espagnols, tout maréchal de France qu'il fût, et mettait elle-même le feu au canon. Pendant les guerres de l'Empire, beaucoup de femmes de notre pays se firent vivandières et suivirent bravement jusqu'à Moscou leurs maris ou leurs galants. Ce qui ne les empêchait pas, au retour, de reprendre le tablier de ménagère ou le trousseau de clefs symbolique; ou, pendant dix ou douze heures presque ininterterrompues, de trôner solidement à un comptoir, surveillant un peuple

de commis et alignant des chiffres dans un livre de caisse. Car ce sont de rudes travailleuses. Ici encore, il y aurait bien des détails à fournir, comme preuves de leur tempérament, mais ce chapitre est déjà un peu long.

En ce qui concerne la Flandre française, disons-le, ces qualités fortes de la race étaient heureusement mélangées à certain souci de noblesse, d'élégance et même de grâce. On se plaisait à reconnaître aux femmes de Douai, d'Orchies et de Valenciennes « de la mignardise et de la délicatesse dans les traits ». Regnard, passant par Valenciennes, se contente de « remarquer qu'elles étaient toutes belles », ce qui est déjà quelque chose. Les Douaisiennes surtout ont, dès longtemps, joui d'une réputation privilégiée sous le rapport de la politesse et de l'agrément des manières ; leurs maris passaient, à tort ou à raison, pour des hommes efféminés, en sorte qu'autrefois l'Athènes du Nord aurait pu s'appeler en même temps la Sybaris flamande. Taine aimait le charme de cette petite ville instruite où il séjournait souvent, et c'est à Douai qu'il écrivait cette note amusante sur ses Carnets de Voyage (permettez-moi de vous la lire, bien qu'elle soit pour nous un hors-d'œuvre). Il y rêve un bonheur calme : « Oh, avoir une maison à soi, toute en briques vernissées. Les fenêtres seraient larges,... des peupliers dans le lointain... un canal, avec des bords bien sablés, où on se promènerait tous les soirs à cinq heures. Une femme blanche et fraîche, point maigre, avec une figure ronde et placide, s'épanouissant naturellement comme une tulipe dans un vase rempli de bonne terre, et ne s'ennuyant jamais. Les domestiques feraient leur service ponctuellement, sans se presser, chaque chose à la même heure ; on ne les gronderait pas, ils ne songeraient pas à voler, ils mangeraient amplement, ils se coucheraient à neuf heures... Le maître aussi se coucherait à neuf heures... Il inviterait ses amis... On n'aurait pas besoin d'esprit, le dîner serait si bon qu'il suffirait de le manger pour être content. Les enfants, des fillettes en tout semblables à leur mère, rondes avec des joues roses et des grands yeux riants, viendraient embrasser leurs parents au dessert. On leur donnerait un morceau de sucre trempé dans le café ou dans le curaçao de Hollande. »

Pour les femmes de Cambrai, on leur voudrait, dit M. de Jouy, plus de distinction et de finesse dans les traits. Dans les villes, remarque le préfet Dieudonné, dans sa Statistique du Nord, « les hommes sont

mieux que les femmes ». C'est peu galant, mais on sait le peu de crédit qu'il faut ajouter aux statistiques officielles.

Jean Godefroy, savant archiviste de la Chambre des Comptes de Lille, disait en 1698, dans son Mémoire sur la Flandre : « Les femmes y sont belles, elles ont de l'esprit et aiment le luxe ». Tiroux, en 1730, dans son Histoire de Lille, ne rend pas un moindre hommage à ses concitoyennes : « Les femmes y sont belles et y ont de l'esprit » (la phrase est la même). Et le vieil historien ajoute : « Les demoiselles de qualité apportent de France où leurs parents les envoyent en pension, toutes les belles manières d'une nation si polie, et qu'elles joignent à la beauté qui leur est naturelle. On trouve même sous de certains voiles appelés dominos, que portent les femmes et les filles du commun, des minois qui ne seraient point indignes des princesses. » Nul doute que les historiens d'aujourd'hui, s'il leur était loisible, ne fissent encore les mêmes observations.

Les femmes de Cassel, remarque le docteur de Smyttère, sont pour la plupart brunes et leur teint est relevé par une assez grande fraîcheur.

A ce propos, je me souviens avoir lu dans le Gil Blas, voici plus d'une quinzaine d'années, un article d'Armand Silvestre, parlant des Flamandes et déclarant que les dames de Lille possédaient le type espagnol. Cette prétendue persistance du type espagnol est un préjugé assez répandu. C'est la seule raison pour laquelle l'opinion du joyeux chroniqueur mérite d'être citée. Brunes, oui ; Espagnoles, non, même de très loin.

En ce qui concerne les Flamandes de la Belgique actuelle, peut-être serait-il possible d'établir plus ou moins méthodiquement des types régionaux, des variétés, comme disent les botanistes. Ce que nous venons de lire à propos des peintures d'Hemling et de Van Eyck semble devoir se rapporter davantage aux types des provinces occidentales ; là se trouvent en effet, parmi les types populaires surtout, les figures larges aux pommettes saillantes, une certaine laideur toute germanique, relevée par l'expression du regard. A mesure qu'on se rapproche du Nord, remarque Taine, le bleu des yeux devient de plus en pâle, et je ne citerai que pour mémoire l'observation un peu crue et réaliste de l'éminent philosophe : « En ce qui concerne le teint, dit-il, je l'ai trouvé blafard, couleur de navet, et en Hollande couleur de fromage, et même de fromage gâté ». Ceci ne s'applique d'ailleurs qu'aux classes laborieuses. Aussi ajoute-t-il comme contraste que « chez les jeunes

filles, le teint est d'un rose charmant, infiniment délicat ». A mesure qu'on se rapproche de l'Ouest, et l'observation cette fois est de M. Henry Havard, l'ovale des figures s'allonge et s'ennoblit. Dans les ports, selon lui, dominent les blonds élancés à la figure ovale. Des physionomies brugeoises lui ont rappelé, surtout par leur expression morale prudente et réfléchie, certains portraits anglais. Et remarquez-le, ce n'est pas l'auteur de Bruges-la-Morte, c'est un poète anglais, Wordsworth, qui en passant à Bruges, y notait, chez les femmes, « la lenteur du geste, la gravité réfléchie des traits, l'immobilité songeuse des prunelles », absolument comme s'il se fût agi de certaines figures bretonnes ou écossaises. A propos des relations fréquentes qui eurent lieu entre la Flandre et l'Angleterre au Moyen-Age, Michelet faisait observer que les Anglais attiraient chez eux en grand nombre les ouvriers flamands, et va même jusqu'à prétendre que cet exode souvent répété aurait fini par modifier le type de la population anglaise. De même la fréquence des échanges commerciaux, facilitant les unions matrimoniales, a dû influer quelque peu sur le type des populations de la West-Flandre. Jusqu'à quel point, à cet égard il est difficile de se prononcer. Il reste encore, à Ostende ou à Bruges, bien des Flamands qui n'ont rien d'anglais dans la physionomie.

En tous cas, une différence est à noter entre les deux races. Le tempérament anglais est à la fois sanguin et nerveux ; le tempérament flamand est surtout et presque uniquement sanguin. Parmi les Anglaises, celles qui sont mystiques, et il y en a beaucoup, tombent facilement dans l'excentricité ; le mysticisme flamand reste calme et un peu positif, malgré tout. Les Flamandes ne perdent jamais pied, même quand elles font semblant d'ouvrir vers l'Idéal des ailes invisibles. Bruges est, en Belgique, la ville dévote par excellence : les femmes ont l'air d'y entendre toute la journée un carillon intérieur. Eh bien, cherchez à lire dans l'œil bleu des béguines la petite flamme enthousiaste et inspirée, la parcelle d'au-delà que ce nom fait supposer, et vous ne l'y trouverez pas. De la gravité, de la mélancolie même, soit, mais, comme dit le poète :

> Je connais de grands yeux, des plus mélancoliques,
> Qui ne recèlent point de secrets précieux.

Il peut y avoir certes, de la foi profonde, de la ferveur chez les Brugeoises, mais c'est de la ferveur placide, si j'ose ainsi parler : c'est

un bon feu tranquille qui ne risque pas d'incendier la maison. L'institution des béguinages doit être considérée comme un fait d'ordre surtout économique, car, il ne faut pas s'y méprendre, c'est contre le mariage qu'ils ont été institués et contre le morcellement des héritages ruraux; aussi certaines municipalités libérales s'en sont-elles émues. Or, les filles de modeste condition, les campagnardes, ont accepté avec assez de résignation ce célibat moitié laïque, moitié religieux, et cependant il est certain qu'elles eûssent accepté plus facilement encore la vie de famille, pour laquelle la nature a sans aucun doute construit les Flamandes. En Angleterre, en Amérique, en Norwège, chaque fois que les femmes sont entrées dans une association anti-matrimoniale, elles n'ont pas manqué de donner à leurs statuts quelque chose d'agressif et de révolutionnaire. En Belgique, dans la West-Flandre surtout, rien de pareil : la Flamande est heureuse, ou elle se croit heureuse, dans tous les cas elle ne veut pas de révolutions. Son tempérament s'y oppose. C'est pourquoi les théories ultra-féministes d'Outre-Manche n'ont pas plus de chance de réussir chez elle que les bizarreries mystiques de l'Armée du Salut. Voilà ce qu'il était peut-être bon de dire en passant.

On a fait remarquer avec raison que, bien mieux que Bruges et même qu'Anvers, Gand formait la véritable transition à la Hollande. « Un souffle de Hollande se fait sentir dès qu'on est à Gand, dit M. Montégut; de même, historiquement, la commune gantoise est celle dans laquelle se manifestent le plus les qualités propres au caractère hollandais, une indépendance entière, un radicalisme d'opinion sans mélange, une allure démocratique tout d'une pièce. » ..... Défions-nous des rapprochements forcés. Je ne crois pas qu'on puisse établir beaucoup de similitudes entre le caractère gantois et le caractère hollandais. Ce dernier a quelque chose de calme, de sombre et de réfléchi, qui contraste singulièrement avec la grosse gaîté, la fougue et la richesse de sang des Flamands orientaux. Gand, située au cœur même du pur et vieux pays flamand, semble s'être conservée jusqu'à nos jours presque intacte de toute influence étrangère, et la race n'y a pas dégénéré depuis l'époque mouvementée des glorieux ducs. Ce n'est pas « Gand la Morte », tant s'en faut. Je ne sais si la race féminine y est parfaite au point de vue esthétique, mais elle passe pour avoir du tempérament. Gand est vraiment le pays des « belles grandes filles » dont je parlais tout à l'heure, réserve faite, encore une fois, de la distinction. J'ajoute : promenez-vous seulement un dimanche à la

Place d'Armes, au Casino ou aux Concerts du Jardin zoologique), que de toutes leurs sœurs de la Belgique, les Gantoises sont celles qui ont conservé le plus de goût pour les fêtes, les spectacles et pour l'exhibition tapageuse de la toilette. Les Bruxelloises elles-mêmes ne viennent qu'en second lieu.

Bruxelles n'est déjà plus la Flandre et ce n'est pas encore le pays wallon, c'est un état neutre comme la Belgique elle-même. Mais les Bruxelloises ne demanderaient pas mieux que de sortir de cette neutralité. Au fond, toute leur ambition est de paraître individuellement Françaises, ce qui ne peut que nous flatter. A ce qu'elles prétendent, Bruxelles ne serait qu'un faubourg de Paris. Ayons l'air de les croire pour leur faire plaisir.

Voici comment les juge un chroniqueur un peu mondain : « Les Bruxelloises sont jolies en général. Sous le rapport du gros œuvre, elles réunissent tous les suffrages. Mais les Parisiennes l'emportent sur elles par la façon dont elles savent servir leur beauté. » L'auteur reconnaît aux Bruxelloises « des cheveux magnifiques, mais trop voyants, des dessous trop compliqués et trop froufroutants, un certain excès dans l'élégance, la garniture et les parfums, de belles épaules, mais une taille un peu lourde, les extrémités manquant de finesse, un teint blanc et rose, de jolis yeux sans expression : ce qui leur manque, c'est le goût inné, le sentiment de la mesure porté à un si haut degré chez les Parisiennes. » Et une Bruxelloise, Mlle Marie Mali, avouait : « Nous avons plus de goût pour la toilette que dans la toilette. »

Le dessinateur Mars, un Belge soi-disant Parisien, n'a jamais peint les Françaises qu'il avait sous les yeux : il n'a fait que crayonner des Bruxelloises, ou des Liégeoises, de chic et de souvenir. C'est un Rubens fantaisiste au petit pied. Ses créatures sont fraîches, replètes, rebondies, aimables filles d'ailleurs, avec la rieuse fossette qu'il leur met invariablement à la joue. Il en dessinait déjà en marge de ses cahiers quand il n'était, au Lycée de Lille, que l'élève Bonvoisin. Il aura peut-être immortalisé un type — un type quelque peu plébéien.

Quant aux dames de l'aristocratie bruxelloise, quand elles ne parlent pas, dites-moi un peu en quoi elles diffèrent des Lilloises ou des Parisiennes. Dame, quand elles parlent, il y a l'accent, auquel on ne peut pas se tromper.

Anvers est un port et une grande ville cosmopolite. Les blondes filles de Salvius Brabo ne sont pas des Flamandes pur sang, elles sont aujourd'hui Belges, Hollandaises, Anglaises, Allemandes surtout ; elles

étaient autrefois Espagnoles. Elles le sont même encore un peu, très peu, si l'on en croit M. Lemonnier.

« Dans le quartier Saint-André, naguère encore, vivait une population famélique, où abondaient les femmes au type espagnol. On aurait trouvé là des fillettes évoquant les portraits de Murillo ; telle marchande de pommes rances, de saucisson et de mastelles, aurait pu vendre sur les bords du Xénil, une rouge fleur de cassis dans les cheveux, les oranges savoureuses et les limons parfumés ». Il cite le cas d'une marchande de légumes, la femme Armiroto, du nom d'un seigneur Armiroto qui fut de la suite du duc d'Albe. Sa descendante brouette aujourd'hui des choux par les rues, traînant sa fière hérédité dénaturée par un sobriquet ignominieux : arme Rotte.

Une observation pour finir. Des exemples nombreux prouvent que le type blond était autrefois très répandu en Flandre. Ainsi, la belle-mère de Sainte Godelive traitait sa bru de réprouvée, d'ennemie, de Romaine, uniquement à cause de la couleur noire de ses cheveux. Et inversement les Gallo-Romaines se teignaient en blond pour se donner, paraît-il, un faux air germanique ! C'était d'ailleurs, dans l'antiquité, la couleur de cheveux noble par excellence. Depuis le Moyen-Age le nombre des bruns et des châtains augmente, dans tous les Pays-Bas, au détriment du type blond. Néanmoins, ce n'est pas aux Espagnols qu'il faut s'en prendre : les Espagnols ne nous ont presque rien donné, ils nous ont au contraire tout pris, depuis, — soit dit en passant, — leur prétendue architecture espagnole, jusqu'à leur Baraderilla andalouse, qui n'est que notre Braderie lilloise. Le type espagnol en Flandre est donc, sauf exception, un mythe. Si le type brun existe, c'est qu'il s'est implanté de lui-même, c'est surtout qu'il était le type primitif, autochtone, avant l'invasion germanique. Grattez avec beaucoup de patience le Flamand blond, et vous trouverez par dessous un « Celto-Slave » de race brune. Un peu partout, l'homme de la plaine recule devant l'homme de la montagne, le conquérant devant sa conquête, le dolichocéphale blond devant le brachycéphale brun ou homo alpinus comme disent les anthropologistes.

(Consultez Denicker (*Bulletin de la Société d'Anthropologie*, 1897), aujourd'hui la limite septentrionale des bruns, très mouvementée, passe par Saint-Quentin, Mons, Bruxelles, Liège, Metz, Strasbourg, etc., pour décrire ensuite des arabesques fantastiques; la limite méridionale des blonds passe beaucoup plus haut, dans le Sud de la

Hollande. Entre les deux zones, bruns et blonds se sont mélangés. Voilà pourquoi, Flamands, vos filles sont châtaines.

En tout ceci, bien entendu, j'ai dû laisser de côté les qualités morales, y insister aurait été donner trop d'ampleur à une étude déjà longue. Que n'ai-je pu néanmoins parler des Flamandes à ce point de vue ! J'aurais trouvé des exemples nombreux pour louer hautement leur sens droit, leur ferme courage et leur grand cœur ! Épouses et mères, ce sont les meilleures d'entre toutes les femmes.

Mesdames, soyez Françaises, mais restez Flamandes. Messieurs, aimez les Flamandes, ainsi qu'elles le méritent. Et pardonnez à l'ethnographe improvisé, à l'anthropologiste d'emprunt, la franchise avec laquelle il a osé quelquefois parler d'elles.

G. HOUBRON.

SOUVENIRS

D'UNE CROISIÈRE EN MER ÉGÉE

Par Eugène GALLOIS.

Le désir de voir et de s'instruire nous pousse souvent à voyager, et, si l'on se décide, au retour, satisfait, on veut repartir.... J'en sais quelque chose ! Toujours est-il qu'un programme alléchant m'avait, de nouveau, mis en goût, et qu'une croisière en mer Égée me semblait chose bien tentante. Ma résolution fut vite prise et l'heure du départ sonnée j'étais au nombre des passagers du paquebot-yacht, notre hôtel flottant pour quelques semaines. Bateau spécialement aménagé pour ces voyages de touristes, société aussi choisie que variée, rencontre d'amis, de connaissances ; tout me faisait bien augurer du voyage ; restait le grand imprévu, le temps. Il fut superbe et ne se démentit pas un instant ; les nuits étaient suffisamment fraîches, la température délicieuse, quoique parfois le soleil fut un peu trop largement dispensateur de ses rayons, mais il nous réservait de radieuses aurores et de non moins merveilleux couchers. L'accord et la gaîté ne cessèrent de régner, aussi ce fut presque à regret qu'on se sépara. Mais ce n'est pas des menus détails plus ou moins pittoresques ou humoristiques de la traversée et de la

vie à bord que je désire faire part ; je veux seulement essayer de donner une idée de l'état de ruine dans lequel nous avons trouvé toutes ces cités d'une grande époque passée à travers les âges mycéniens, grecs et romains.

*
* *

Notre tournée a débuté par la Crète, la grande et pittoresque île méditerranéenne, dont on connaît les incidents politiques. C'est seulement dans ces dernières années qu'on a cherché à lui arracher les secrets des siècles passés par elle cachés dans son sein. On a déjà groupé en un modeste musée les précieuses trouvailles faites dans les fouilles exécutées aux environs de la ville de Candie. Il y a là de curieuses mosaïques, des images faites pour surprendre, des vases et amphores, des figurines et une collection de bijoux en métal précieux, de l'époque romaine. Mais nous devions parcourir à Knossos les monuments, ou ce qu'il en subsiste du moins, réceptacles de ces trésors historiques et archéologiques.

Situés à qnelques kilomètres de la ville sur la pente d'un vallon descendant à la mer, ils consistent en une série de pièces sans plan régulier placées autour d'une place et figureraient le palais du Roi Minos qui vécut seize siècles avant Jésus-Christ. Par endroits on compte deux étages et les escaliers se retrouvent parfois. On a cherché à désigner les diverses parties de l'édifice, et c'est de la sorte qu'on trouve celle affectée, paraît-il, à l'élément féminin, la salle du trône (lequel est figuré par une chaise à haut dossier et à assise creusée en une forme d'empreinte caractéristique), et les magasins d'approvisionnements où sont encore alignées de grandes jarres de terre en plus ou moins bon état de conservation et décorées de dessins fantaisistes.

Une tour en bois permet de juger de l'ensemble des ruines.

*
* *

Notre escale suivante devait être à Halicarnasse, la ville moderne de Boudroum, s'arrondissant au fond d'une des découpures du grand golfe de Kos, lequel échancre fortement la presqu'île d'Asie Mineure à la hauteur de l'île de Rhodes. Malheureusement on refusait de nous recevoir et nous devions nous contenter de constater qu'il ne restait plus de traces de l'antique cité où s'élevait le monument célèbre qu'une épouse dévouée et éplorée avait élevé à son époux, le satrape Mausole. Éblouissant de blancheur se dresse, depuis des siècles déjà, le château-fort de St-Pierre, élevé par les Chevaliers de Rhodes.

Rebroussant chemin nous remontions alors vers le Nord, passant au milieu de plusieurs des grandes Cyclades comme Samos et Chio, pour gagner Smyrne, le grand port de cette côte asiatique, ville curieuse, animée et pittoresque, qui se développe chaque jour et compte déjà plus de 200.000 habi-

tants appartenant surtout aux races turque, grecque et arménienne, sans parler des nombreux étrangers qui y sont installés. La ville dotée d'un port pris sur la baie est située dans un bel encadrement de montagnes, et elle est dominée par les ruines d'une forteresse de Lysimaque, c'est dire la vieille origine de la fondation de Smyrne.

Mais nous ne devions y débarquer et courir ses pittoresques bazars qu'après avoir purgé une quarantaine de cinq jours, à cause de notre soi-disant provenance marseillaise (nous étions partis de Toulon). Et ce fut dans la baie de Clazomènes que nous fûmes consignés. Enfin les cinq journées passèrent et nous pûmes à nouveau « fouler le plancher des vaches », ce dont personne ne fut fâché, comme bien l'on pense.

Inutile d'insister sur le charme pittoresque de ces promenades à travers la grande ville qu'est Smyrne, dans le dédale si curieux de ses bazars, qu'ils soient turcs, grecs ou arméniens, qu'ils soient en plein air ou à couvert. A chaque pas c'est une surprise en quelque sorte qui attend le voyageur (je parle du nouveau débarqué et surtout du touriste encore novice), car au fond pour un vieux routier tous ces bazars se ressemblent un peu, qu'ils soient à Tunis, au Caire, à Constantinople, voire même aux Indes. Les échoppes se suivent, se coudoient, boutiques où l'on vend de tout, suivant le quartier, car généralement les professions sont groupées ; mais il est des restaurants dont l'approche se révèle par des odeurs plus ou moins pénétrantes et peut-être pas toujours attirantes, des cafés où des consommateurs semblent comme endormis devant de minuscules tasses de ce moka épais qu'il faut éviter d'agiter avant de le boire. Puis c'est le mouvement de la chaussée, car on ignore les trottoirs, qui est curieux à observer ; la foule grouille, s'écartant pour laisser passage à quelque voiture aux roues grinçantes ou à quelque caravane de chameaux attachés à la queue leu leu derrière un petit âne sur lequel trône nonchalamment le placide conducteur. C'est encore le marchand d'eau qui annonce sa présence et se tient surtout aux carrefours sollicitant les passants.... Mais je n'en finirais pas.

Smyrne, en dehors de son intérêt propre, devait être pour nous surtout un point de départ d'intéressantes excursions aux vraies villes disparues d'Asie Mineure ; aussi je ne m'appesantirai pas sur la valeur au point de vue tourisme de la ville de Magnésie, fort pittoresque, cependant, et à la visite de laquelle nous devions consacrer une journée.

Grâce au chemin de fer ces excursions deviennent faciles au reste et quelques kilomètres seulement séparent en général les ruines des stations les plus proches, et au besoin on peut trouver chevaux, mulets ou ânes, à défaut de voiture, pour franchir ces dernières distances. Aussi plus d'une fois avons-nous fait d'amusantes chevauchées où l'on s'égrenait le long du chemin dans un pittoresque désordre, mais trop souvent au milieu de nuages de poussière peu agréables.

Un peu au Sud de Smyrne, à quelque 80 kilomètres, on trouve d'abord Ephèse, proche d'Ayasoulouk. Les ruines sont dissimulées là sur une vaste surface, plus ou moins éparses dans la vallée du Caïstre, non loin de son embouchure. Un aqueduc romain aux arcs rompus frappe d'abord le regard ; un peu en retrait et sur la colline, à laquelle s'adosse le village moderne, s'élève une citadelle turco-byzantine aux murs ocrés. Sur la pente est une antique porte aux frises ornementées. A revers du coteau est une mosquée-basilique éventrée avec son minaret décapité ; elle est dite : de Selim.

A quelques pas de là gisent dans la verdure troncs et fûts de colonnes, chapiteaux, bandeaux, etc..., seuls débris du temple de Diane, une merveille, s'il faut en croire l'histoire. Mais c'est autour d'une colline (le mont Pion) que l'intérêt se porte de préférence. On y circule encore sur d'anciens quais grecs au long d'un port disparu, comme le port romain du reste, sous les couches d'alluvions du Caïstre. Des portes, comme celles de Lysimaque et de Magnésie, sont encore debout, le stade se retrouve dans son pourtour de 250 mètres de développement. Le Gymnase, les Thermes sont encore masses imposantes, l'Odéon est visible, mais c'est surtout le Théâtre qui captive l'attention et se fixe dans le souvenir. Sa vaste scène de marbre blanc avec ses dépendances, ses coulisses, est encore debout, et des gradins qui se superposent encastrés dans la colline la vue s'étend sur la vallée et la mer superbes dans l'encadrement de collines que couronnent d'antiques remparts ruinés.

Si l'on poursuit par la voie ferrée on passe dans la vallée du fameux Méandre, ce fleuve au cours si capricieux, et à travers de véritables mais régulières forêts de figuiers, la richesse du pays.

Entre autres ruines, souvent informes, il faut distinguer celles de Talles, dominant la ville moderne d'Aïdin. Elles sont plutôt maigres d'importance : un portail à trois baies regardant le couchant avec des traces de bains, quelques vestiges de basilique byzantine, de théâtre, et de constructions non désignées, forment l'ensemble de ces antiquités.

Mais c'est à Laodicée et à Hiérapolis qu'on est largement récompensé de son déplacement.

Dans une belle et ample vallée limitée au Sud par la chaîne montagneuse de Baba (dagh) s'élevaient, comme rivales, deux cités romaines, en face l'une de l'autre. De la première, Laodicée, à laquelle se rattachent les noms de Tibère et Adrien, il reste plutôt informes des amoncellements de pierres, vestiges de thermes, de temples ; mais deux théâtres sont encore bien indiqués, l'un d'eux vaste à tenir des milliers de spectateurs. Plus captivante est la visite d'Hiérapolis, dont le site est absolument merveilleux. Qu'on se figure une gigantesque cascade haute de près de 100 mètres, s'allongeant sur plusieurs centaines, mais saisie et arrêtée en son élan. Elle est en effet pétrifiée à cause de la propriété calcaire de ses eaux, qui coulent depuis des centaines

de siècles, ayant superposé leurs couches en marches de Titans, en vasques bizarres formant par endroits comme des coupes aux pieds multiples ; et à ces capricieuses fantaisies de l'œuvre de la Nature ajoutez le charme et la variété des colorations passant du jaune. au bleu et au rose.... C'est là une beauté naturelle de tout premier ordre, il n'est pas besoin d'ajouter, et elle sert de socle aux édifices de la ville élevée par les Romains en ce site aussi bizarre que beau. En premier plan la façade des Thermes aux voussures imposantes dresse ses pierres calcinées par le soleil. Derrière s'étend une vaste place flanquée de pilastres, restes de temples ; en arrière est un théâtre, encore assez bien conservé ; plus haut, comme encastrée dans la montagne, est une Nécropole ; on voit encore l'eau surgir en un gracieux décor de petit Bain, puis courir ensuite à la cataracte.... Il est aussi des arceaux de basilique qui se dressent, ainsi que quelques autres vestiges dans le détail desquels il serait oiseux de s'étendre.

Rembarqués à Smyrne nous allions jeter un coup d'œil à l'antique Lesbos, Mitylène ou Métélin, après une intéressante excursion à Pergame, distante de plus de sept lieues de la mer à laquelle la relie une mauvaise route sur laquelle nous avons été cahotés en des carrioles locales où on ne peut se tenir qu'accroupi ou couché.

Au-dessus d'une ville moderne turque, d'importance secondaire, surgit à 250 mètres l'antique acropole tout semé de ruines superposées, confondues. Les Romains ont succédé encore là aux Grecs dont ils ont utilisé les matériaux ou approprié les édifices. Une enceinte, d'époque postérieure, court d'abord sur les flancs élevés de la colline, et des fouilles récentes ont mis à jour des constructions d'intérêt secondaire. Il était là un monument presque unique, le grand autel de Zeus, dont les précieux bas-reliefs ont été enrichir le musée de Berlin, comme en maints autres endroits ont disparu des souvenirs antiques qui ornent à l'heure présente les musées de Londres. Et c'est encore la France la moins bien partagée à cet égard. De l'autel en question il ne subsiste que le soubassement, comme des édifices voisins au reste, qu'ils figurent des temples ou des palais, tels ceux des puissants rois Attales. Le théâtre, encore bien visible, de vastes dimensions, était merveilleusement situé regardant la vallée à l'extrémité de laquelle se silhouette dans le lointain sur la mer, l'île de Mitylène. La vue de plus est de toute étendue du sommet de l'Acropole de quelque côté qu'on se tourne. Par une disposition particulière, au pied du théâtre règne une terrasse-promenoir longue de 250 mètres, dont le sol subsiste encore. A une de ses extrémités un petit temple se retrouve gracieux en ses débris.

Mais j'oubliais que dans la ville basse, la Bergama moderne, des ruines imposantes, comme celles de Thermes, sont encore debout.

* * *

Quittant la côte d'Asie Mineure que nous devions rallier le surlendemain, nous poussions vers l'Europe pour aller voir la presqu'île célèbre du Mont-Athos. Depuis plus de quinze siècles elle sert d'asile à des milliers de moines dont les couvents ont échappé à plus d'une invasion. Sous la domination turque en principe, ce coin de pays s'administre lui-même, en servant une indemnité annuelle à l'Empire ottoman, qui lui garantit ordre et sécurité. Les Turcs protégeant des religieux ! ! Chaque couvent (il y en a une vingtaine, tous de religion grecque) envoie un délégué au chef-lieu, Caryès, pour discuter les règles générales et les mesures quelconques.

La richesse de ces couvents, qui ont compté plus d'habitants autrefois, consiste non seulement en leurs trésors mais en revenus de leurs terres et de domaines qu'ils possèdent, paraît-il, dans les pays slaves. Une des particularités de ces couvents c'est leur site ; égrénés le long de la presqu'île que coiffe le Mont Athos lui-même, ils sont placés au bord de la mer même, mais le plus souvent à quelque distance, soit cachés dans quelque pli de montagne, soit accrochés sur ses flancs ou parfois perchés sur quelque rocher, tel un nid d'aigle. Aussi bon nombre ont-ils de loin quelque peu l'aspect de forteresses.

Les visiter tous, nous n'y pouvions songer, et même cela eut pû manquer d'intérêt ; il fallait faire un choix et trois, divers, devaient suffire pour nous donner une idée générale. Du reste, ils présentent une grande analogie, qu'ils soient plus ou moins vastes ou plus ou moins anciens. Le plus important est Russicon ou Saint-Pantaléon ; il est à l'Ouest de la presqu'île, tandis que le plus ancien, Vatopédi, est à l'Est. Nous avions déjà défilé devant plusieurs de ces couvents, comme Simopetra et autres, lorsque notre bateau nous déposa dans le grand couvent russe de Russicon, qui avec ses bâtiments, ses terrasses et ses clochers et coupoles dorées, figure une petite ville, pour ne pas dire quelque chose d'irrévérencieux comme une sorte de Casino fantaisiste avec ses hôtels.

A notre arrivée les cloches de se mettre à sonner à toutes volées et les moines à la robe et au bonnet noirs d'accourir de tous côtés, plusieurs nous faisant les honneurs de leur domicile, nous guidant à la chapelle, au réfectoire, à la salle capitulaire et jusque dans leurs modestes mais suffisamment confortables cellules. Les chapelles, parfois véritables églises, sont malheureusement décorées d'ordinaire avec un goût douteux, trop rutilantes d'or, néanmoins leur visite est loin d'être sans intérêt ; quant à leur Trésor, il renferme surtout des vases sacrés et des reliquaires, certains anciens, plus ou moins riches et intéressants comme art. Dans certaines de ces bibliothèques on trouve encore de curieux manuscrits anciens, et particulièrement, à Vatopédi.

Ce dernier couvent reçut aussi notre visite. C'était vers la fin du jour que nous y faisions notre entrée et notre curiosité fut peut-être encore plus satisfaite que le matin. Son aspect tout d'abord est plus sobre et la cour de ce couvent a un cachet tout particulier, quelque chose comme un vaste et ori-

ginal caravansérail, ou quelque cour de château-fort, avec des tours, des clochers, les bâtiments ouvrant tout autour en baies multiples. Dans une chapelle des fresques et des mosaïques en ornent artistiquement les murailles, ainsi que des images saintes. Précédée d'une plantation d'orangers, la salle à manger avec ses tables, dalles de marbre, et ses bancs massifs, a un caractère bien particulier. Le couvent lui-même fruste et rudimentaire avec ses gobelets et ses cruchons de métal est à l'unisson.

Là encore les moines nous offraient des rafraîchissements variés : thé, vin blanc, pour arroser les gâteaux et les confitures, ils y ajoutaient même des cigarettes, quelques-uns d'entre eux conversant en grec, en allemand ou en italien, à défaut du russe, langue qui leur est familière.

Cette excursion était réservée aux hommes seuls, car les femmes ne peuvent non seulement pénétrer dans les couvents, mais ne doivent même pas fouler le sol de la presqu'île, de laquelle sont même exclues toutes femelles animales ! Il est vrai que les bons moines sont venus à bord du bateau, sans souci des jupes et des cotillons, pour chercher à nous vendre quelques menus objets....

*
* *

Ralliant ensuite la côte d'Asie nous pénétrions dans le détroit des Dardanelles et nous arrêtions dès son entrée pour faire un classique pèlerinage à ce qui fut Troie. Hélas, en effet, il faut un puissant effort d'imagination pour se figurer l'Ilios d'Homère dans les débris informes, les amoncellements pierreux, qui ont été mis à jour par l'Allemand Schliemann dans le modeste tertre d'Issarlik, reconnu officiellement, après bien des savantes discussions, pour être le réel emplacement de la cité troïenne. On prétend même que certaines substructions seraient antérieures à l'époque grecque, et qu'on peut évaluer à neuf, les villes disparues et superposées à travers les siècles, bien que la profondeur des fouilles ne dépasse guère douze à quinze mètres.... Toujours est-il que la visite de ces ruines est plutôt décevante. Le souvenir subsiste quand même, il est vrai.

*
* *

Passant devant quelques échantillons de la flotte turque nous devions encore une fois nous arrêter en mer de Marmara pour monter de Mondania à Brousse, au pied du Mont Olympe de Bithynie. L'excursion est du reste des plus intéressantes, mais moins inédite, Brousse rentrant dans les programmes de tourisme plus ordinaire, comme Constantinople également notre terminus ; aussi j'abrègerai.

Peuplée de près d'une centaine de mille d'habitants, Brousse est une ville non seulement fort pittoresque mais intéressante par son activité commerciale

et industrielle. Elle s'étage au-dessus d'une verdoyante vallée dans un superbe cadre de verdure, et la promenade à travers ses rues tortueuses, mal pavées, mais grouillantes, réjouit par sa couleur locale et son pittoresque. Au travers des bazars, à l'ombre des toiles ou des pampres se découpant sur l'azur du ciel, c'est toujours cet amusant et mobile spectacle dont j'ai déjà parlé, et j'ajouterais même qu'il a ici un cachet tout particulier que nous ne retrouverons pas à Constantinople. A ces distractions s'ajoute l'intérêt artistique présenté par les mosquées et turbés. Ils sont nombreux et quelques-uns de ces monuments sont devenus classiques. Tels sont : la mosquée verte et le turbé (tombeau) qui l'accompagne, célèbres par leurs jolies faïences bleutées ; les turbés de la Mouradieh, tombeaux des Mourad, avec leurs décorations de faïences ; les tombeaux de la citadelle, moins intéressants ; sans parler de la grande mosquée aux 19 coupoles, et autres. Mais nous devions en voir plus d'une et de plus intéressantes à Constantinople où nous abordions le lendemain matin, la ville se dévoilant à nos yeux émerveillés, dans les brumes rosées de l'aurore, spectacle toujours superbe que cette arrivée par mer, de ce côté, et que l'on revoit (c'était mon cas) avec un nouveau plaisir.

Pendant les quelques jours que nous allions passer dans la capitale turque, nous devions non seulement jouir de tous les beaux tableaux qu'offre par beau temps la Nature dans ses levers et couchers de soleil, mais grâce à la lune avoir de délicieuses soirées et d'incomparables nuits.

*
* *

Bien que très connue, souvent décrite et par des plumes autorisées, humoristiques parfois, Constantinople est une de ces villes devant lesquelles on ne saurait passer sans en rien dire ; aussi on me permettra de lui consacrer quelques lignes.

D'abord elle se révélait pour plus d'un de mes compagnons de route et pour moi-même je la revoyais avec intérêt, sûr d'y trouver quelque coin nouveau, quelque chose d'inédit, pour moi du moins.

Ce n'est pas le lieu de faire de l'histoire, mais géographiquement je rappellerai que Constantinople s'élève sur les deux rives de la fameuse Corne d'Or à sa jonction avec le Bosphore, de l'autre côté duquel est la ville de Scutari, dominée par des collines d'où la vue s'étend superbe. A droite en regardant le Nord sont étagées les maisons de Péra et Galata, que domine la grosse tour du haut de laquelle on a un si beau panorama de la ville, tandis qu'à gauche se profile la ville turque de Stamboul depuis la pointe du Vieux Sérail jusqu'à Eyoub, découpant sur le ciel sa crète dentelée de coupoles et de minarets, tableau superbe et si souvent reproduit qu'il se montre rosé au matin, vibrant de lumière à midi ou noyé le soir dans des brumes violacées. Il n'est pas jusqu'aux heures sombres où il n'ait encore son cachet, la masse

opaque de la ville se piquetant de mille étincelles, tandis que Phébé brille étincelante mettant sur la mer sa tache d'argent. Poètes, littérateurs, peintres, musiciens, vibrez à l'unisson ; mais vous seriez toujours bien ternes à côté de la réalité !

Les heures et les jours devaient vite s'écouler en promenades à travers la ville et les environs, et il nous semblait que nous venions d'arriver qu'il fallait songer à lever l'ancre. Aussi, c'étaient courses folles dans le dédale des rues, à travers les bazars où plus d'un soulageait son portefeuille, satisfait heureusement de ses achats : dans les environs, sous l'ombrage des cyprès des immenses cimetières, sans oublier les visites des mosquées aux imposantes proportions : Ste-Sophie, la basilique devenue mosquée avec sa gigantesque coupole, sa voisine, Ahmed, aux six minarets près desquels semblent pousser deux obélisques antiques et une célèbre colonne de fonte, la mosquée sultane Validé, et combien d'autres encore, la plupart précédées de cette cour à nobles arcades persanes, où s'élève la fontaine aux ablutions, cloître à peu près uniforme du reste.

C'était encore : la visite du Trésor éblouissant de pierres précieuses, d'un prix inestimable, que nous devions faire au Vieux Sérail, où un musée renferme des richesses archéologiques ; et une tournée curieuse à des Palais du Sultan, ne pouvant malheureusement pas assister à la cérémonie du Sélamlick, le vendredi.

*
* *

L'heure du départ sonnée, nous reprenions la route de France, traversant la mer Egée au travers des îles pour doubler la Grèce et faire une dernière escale à Zante, la fleur du Levant, une de ces îles verdoyantes au climat doux, éternel printemps.

Puis la mer Ionienne franchie nous contournions le Sud extrême de l'Italie pour nous glisser dans le détroit de Messine, contemplant, spectacle aussi grandiose que merveilleux, la masse pyramidale de l'Etna se silhouettant en rose sur le ciel lumineux.

Dans la nuit nous doublions les Lipari, dont seul le Stomboli se révélait par ses feux volcaniques et il ne nous restait plus qu'à dépasser la Corse, derrière laquelle nous attendait le mistral. Ce dernier nous empêchait d'atterrir de jour à Marseille, où nous étions de retour un mois juste après l'avoir quittée.

Eugène GALLOIS.

CONGRÈS INTERNATIONAL ARCHÉOLOGIQUE D'ATHÈNES

EN 1905.

Une circulaire du Ministre des Affaires étrangères du 1er Février 1904 nous informe qu'un Congrès international archéologique doit avoir lieu à Athènes en 1905, sous le haut patronage du gouvernement hellénique.

Le choix de la ville d'Athènes et la présence du Directeur de l'École française d'Athènes et des Directeurs des autres Instituts étrangers au sein du Comité organisateur sont de sûrs garants du succès qu'obtiendra ce Congrès.

Le Ministre émet le désir qu'une entente intervienne entre les différentes Sociétés savantes pour l'organisation en commun de leur participation au Congrès, et il ajoute que le prochain Congrès des Sociétés savantes, qui doit s'ouvrir à Paris le 5 Avril 1904, offrira aux délégués de ces Associations une occasion d'échanger des vues à ce sujet, et d'élaborer les mesures nécessaires pour atteindre le but proposé.

BIBLIOGRAPHIE

L'INDO-CHINE ET SON AVENIR ÉCONOMIQUE,
par Albéric Neton. Perrin, 1903.

Ce livre contient un exposé très complet de ce qu'est, au triple point de vue politique, social et économique, notre belle colonie d'Extrême-Orient. Il nous montre les progrès réalisés en Indo-Chine malgré les tâtonnements du début, et plus encore les magnifiques espérances que ces progrès nous permettent de concevoir pour l'avenir.

Au point de vue social et politique, l'opinion de M. Neton, partagée du reste par tous les coloniaux sérieux, est qu'à une civilisation vieille de tant de siècles, et qui vaut la nôtre à bien des points de vue, il serait chimérique, dangereux même, de vouloir imposer, même pacifiquement, nos lois, nos mœurs et nos croyances d'Occidentaux. Il se déclare nettement anti-assimilateur. Notre protectorat doit être avant tout intelligent et libéral, c'est-à-dire s'inspirer de la mentalité des races auxquelles nous avons affaire : c'est pour avoir méconnu cette nécessité que nos

efforts en Indo-Chine ont été si longtemps stériles. Pourquoi faut-il que ces idées aient encore besoin d'être défendues devant une partie du public français !

Au point de vue économique, — et c'est là surtout la substance du livre, — les constatations de l'auteur sont des plus encourageantes. L'Indo-Chine est, ou du moins peut devenir *notre meilleure colonie :* il ne dépend que de nous d'en mettre en valeur les multiples et merveilleuses ressources. Le sol se prête aux cultures, aux industries les plus diverses, et recèle des richesses minières considérables, entre autres du charbon : à ce point de vue, il n'est pas douteux que notre colonie doit devenir un jour la grande source d'alimentation de toutes les places de l'Extrême-Orient. Une population prolifique et laborieuse y est partout répandue. Ce ne sont pas les colons qui y manquent, comme dans nos possessions africaines, mais les capitaux. Que les capitaux y pénètrent et y soient utilisés, telle est la formule du moment. Une ère de richesse « incalculable », suivant l'auteur, sera la conséquence immédiate de l'effort tenté dans ce sens.

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE HUMAINE. L'Irrigation, ses conditions géographiques, ses modes et son organisation dans la Péninsule Ibérique et dans l'Afrique du Nord, par Jean BRUNHES. Paris Naud, gr. in-8°, 1902. — Achat.

Qu'il s'agisse ou non de « géographie humaine », — (l'auteur étant Professeur au Collège libre des Sciences sociales de Paris), — voilà un beau livre, éminemment sérieux, et développé avec une rigueur de méthode toute scientifique. Il constitue une œuvre parfaitement géographique, au vrai sens du mot. En effet, l'irrigation se rattache étroitement aux conditions climatériques et telluriques d'un pays.

Et comme *l'industrie de l'eau,* à l'inverse de ce qui survient pour les autres industries humaines, est d'autant plus développée que l'agent naturel auquel elle s'applique est plus rare, suivant la remarque qu'en fait l'auteur, c'est principalement dans les régions arides et désertiques qu'il a voulu poursuivre ses recherches, en y étudiant sur place les différents modes d'irrigation, seul moyen de tirer parti des meilleurs documents déjà existants.

Le livre comprend trois divisions, correspondantes à trois périodes de voyages scientifiques exécutés de 1894 à 1900 : Péninsule Ibérique, — Algérie et Tunisie, — Égypte. Chacune est précédée, sur la région parcourue, d'une esquisse géographique, géologique et climatologique des plus approfondies, à laquelle les professeurs compétents se plairaient sans doute à rendre hommage.

L'Espagne, si différente de structure du reste de l'Europe, et si remarquablement pareille à la région berbère, paraît à l'auteur bien mal et bien inégalement partagée au point de vue d'un système d'irrigation rationnel. Seul, dans la huerta de Valence, *subsiste* encore aujourd'hui, depuis l'époque arabe, un « type admirable d'organisation collective de l'eau » avec ses rouages complets. Aujourd'hui heureusement, l'opinion publique en Espagne se tourne de plus en plus vers la *politica hidraulica.* Pourquoi faut-il, ajoute l'auteur, que les conditions géographiques de la péninsule la condamnent en partie à une presque irrémédiable pauvreté agricole !

Pour l'Algérie-Tunisie, la constatation est peu différente, semble-t-il, en ce qui concerne la région du Tell. Trop souvent, on n'a songé à l'irrigation que bien après

la colonisation, les eaux ont été inhabilement ménagées, et « le mal est peut-être irrémédiable ». Mais, chose assez curieuse, — et l'on n'a pas oublié la belle et intéressante conférence que M. Brunhes nous a faite à ce sujet en Novembre dernier, — du côté du Sahara l'intervention de nos ingénieurs a été beaucoup plus utile et plus efficace, elle tend véritablement à nous conquérir le désert au moyen de la « colonisation par l'eau ». L'exemple donné a été suivi depuis peu, soit dans le Far-West américain, soit dans l'Australie intérieure.

Quant à l'Égypte, dans le domaine des irrigations, les transformations les plus gigantesques ont eu lieu depuis Mehemet Ali, transformations quelquefois hâtives et maladroites, mais en tous cas menées par les Anglais avec un esprit de suite remarquable. « Les hommes qui rêveraient d'utiliser toute l'eau du Nil en irrigations et de ne plus en laisser parvenir une goutte à la Méditerranée peuvent contempler leur rêve comme réalisé, ou à peu près, dans le Fayoum ». Leur perspicace volonté de tenir l'Égypte par l'eau a fait d'eux, dans ce pays, les souverains dispensateurs de fertilité et de richesse.

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

Mission du Capitaine Lenfant. — Le Capitaine Lenfant vient de se placer au premier rang parmi les explorateurs africains en découvrant la route par eau de la mer au lac Tchad. M. Doumergue, Ministre des Colonies, en a été officiellement informé par le Gouverneur-Général du Congo français.

Ainsi se trouve obtenue la solution d'un grand problème africain, la question se posait, en effet, de savoir s'il y avait jonction par eau entre le bassin du Chari, qui se déverse dans le lac Tchad, et celui de la Bénoué, affluent du Niger, ou plus exactement encore s'il existait une communication naturelle entre le Mayo-Kebbi, affluent de la Bénoué et le Logone, affluent du Chari.

Le Lieutenant Faure, commandant du cercle du Moyen-Logone avait bien signalé l'existence de la dépression de Toutouri qui semblait devoir relier les deux rivières, et le Capitaine Lenfant avait lui aussi, dans ses précédents voyages sur le Niger, recueilli parmi les indigènes des informations lui permettant de croire à un transport possible par voie d'eau, mais l'exactitude du fait n'avait pas été vérifiée.

Précédemment, pour arriver au lac Tchad et ravitailler nos troupes, il existait deux routes : la première part du Sénégal vers le Niger, puis à partir de ce fleuve traverse d'immenses régions désertiques dans la direction de l'Est. On se souvient des difficultés qu'ont rencontrées, surtout dans la deuxième partie du parcours, tous les explorateurs qui ont voulu la suivre. L'organisation de grandes caravanes

entraîne, en effet, des frais énormes et le manque de points d'eau rend très pénible la traversée du désert.

La seconde route, qui est la plus suivie, emprunte le chemin de fer du Congo belge, de Matadi à Léopoldville, puis la voie fluviale du Congo et de son affluent l'Oubangui, jusqu'à l'endroit ou cette rivière décrit une boucle vers le 4e parallèle Nord. A partir de ce point il s'agit d'atteindre, par voie de terre, le Ribalguy, affluent du Chari. Ce dernier parcours est long et difficile, de plus il nécessite l'emploi de porteurs pour les transports.

Dans ces conditions on comprend que, soit qu'il s'agisse de la route de l'Ouest vers l'Est, soit de celle du Sud au Nord, les frais des transports sont excessivement élevés et qu'au point de vue commercial ces routes sont presque inutilisables. On évalue, actuellement, de 1,700 à 2,000 francs le prix de transport d'une tonne de marchandises au Tchad, tandis que par la nouvelle voie que vient de découvrir le Capitaine Lenfant le transport d'une tonne semble devoir revenir à 250 fr. environ. Le parcours se trouve abrégé d'un millier de kilomètres et les difficultés que présentaient les deux autres routes sont considérablement diminuées.

Le Capitaine Lenfant avait quitté Bordeaux le 15 Juillet dernier emportant avec lui le « Benoit-Garnier », grand chaland démontable de 12 m. 50 de long, 2 m. 50 de large et 1 m. 20 de creux. Il se rendit directement à Forcados, enclave française sur le Niger, où il fut rejoint par l'Enseigne de Vaisseau Delevoye, le Maréchal des Logis Lahure et huit indigènes, porteurs-pagayeurs.

Le 25 Août il arriva à Garua sur la Bénoué, c'est à partir de ce point que devaient commencer les difficultés de l'entreprise qui a été si bien et si promptement menée. Il nous semble intéressant à ce propos de donner le texte d'une lettre du Capitaine Lenfant en date à Fort-Lamy (région du Tchad) du 3 Novembre, annonçant son succès :

« J'ai passé la communication le 24 Octobre. Il y avait encore assez d'eau pour le « Benoît-Garnier ». Elle relie le Toubouri au Logone, elle a 20 kilomètres de longueur. C'est un joli parc allongé, pelouses, chaumières, bosquets, jolis arbres ; à gauche, une ligne d'eau formée de mares et d'étangs. C'est joli. Elle est alimentée au Logone par trois ou quatre canaux ou mares qui débouchent dans des rigoles, dont deux principales.

« Cette année la crue a été de 1 m. 40 ; pendant trois mois on peut passer, dont six semaines avec beaucoup d'eau. Quant au Toubouri il y a des trous de 5 à 6 mètres. Mais c'est plutôt une plaine marécageuse.

« Enfin, le Tchad pendant trois mois est en communication directe avec l'Atlantique.

« J'ai été très satisfait de mes compagnons. Nous allons nous reposer à Fort-Lamy. Les marécages ont à tous coûté cher... »

La simplicité de langage de cette lettre n'indique-t-elle pas d'une façon évidente tout le mérite de son auteur ?

Une question nouvelle se pose par suite de l'établissement d'une communication directe par voie d'eau entre la mer et le lac Tchad, c'est celle de la rectification de frontières entre les possessions françaises et allemandes dans ces parages. Nous ne pouvons mieux faire, pour en indiquer la portée, que de reproduire un extrait de l'article paru dans le journal *Le Temps* du 22 Janvier dernier :

« Quand on jette un regard sur la carte actuelle de l'Afrique, il est impossible de ne pas être frappé du dessin étrange de la frontière qui sépare les territoires

français des territoires allemands dans la région du lac Tchad. Elle court d'abord du Sud au Nord, puis elle fait un angle droit pour suivre le dixième degré de latitude, et quand elle rencontre le Chari, elle se brise de nouveau pour descendre le long du fleuve jusqu'au grand lac en décrivant cette fois un angle extrêmement aigu qu'on a comparé à un bec de canard. Les Français ont une propension à s'imaginer qu'ils sont toujours roulés dans leurs arrangements avec les autres peuples ; aussi est-ce une opinion assez répandue parmi les coloniaux que cette bizarrerie de tracé est une fantaisie que les diplomates allemands ont dû imposer à la faiblesse des nôtres. En réalité, elle a été un acte de prévoyance. Quand on a négocié en 1894, ce pays était encore fort mal connu. Ce que le gouvernement allemand savait, c'est qu'il voulait avoir accès au Chari, et ce que le gouvernement français savait, c'est que, dans l'espoir d'y trouver un jour un moyen de communication vers la mer pour ses possessions de l'Afrique centrale, il voulait avoir accès sur la Bénoué et se réserver la possession du Bifara, dernier point où l'Anglais Macdonald avait pu atteindre en remontant le Mayo-Kebbi, affluent de cette rivière. La frontière adoptée a été une transaction entre ces deux prétentions.

« Transaction toute provisoire d'ailleurs. Les négociateurs sentaient parfaitement qu'un découpage aussi artificiel des territoires était incompatible avec une organisation administrative sérieuse. C'est pourquoi l'article 7 de l'annexe de la convention du 15 Mars 1893 est ainsi conçu : « Les deux gouvernements admettent qu'il y aura lieu, dans l'avenir, de substituer progressivement aux lignes idéales qui ont servi à déterminer la frontière telle qu'elle est définie par le présent protocole, un tracé déterminé par la configuration naturelle du terrain et jalonné par des points exactement reconnus, en ayant soin dans les accords qui interviendront à cet effet, de ne pas avantager l'une des deux parties sans compensation équitable pour l'autre ». Quand le Capitaine Lenfant sera de retour, les deux puissances pourront entreprendre cette révision en connaissance de cause ».

De l'ensemble des faits exposés, il ressort avec évidence que l'exploration du Capitaine Lenfant aura des résultats très importants, et nous devons adresser nos plus vives félicitations au vaillant explorateur qui, après avoir déjà rendu de nombreux services à son pays, vient encore d'acquérir de nouveaux titres à la reconnaissance de ses compatriotes.

R. T.

ASIE.

Asie russe. — Chemin de fer d'Orenbourg à Tachkent. — La ligne en construction d'Orenbourg à Tachkent aura une grande importance économique et stratégique. Le Turkestan et la Boukharie communiqueront par voie ferrée avec Moscou et Saint-Pétersbourg et, en cas de guerre, les troupes pourront être transportées, sans transbordement, d'Europe aux frontières afghanes.

On travaille activement, surtout dans la steppe de Tourgaï, à construire ce chemin de fer dont l'inauguration est annoncée pour 1905. Les ponts sur l'Ilek, sur l'Emba et sur le Kouldjour en sont les ouvrages d'art les plus importants ; le premier de ces ponts a 300 mètres de long. A 600 kilomètres d'Orenbourg, la ligne passe devant le lac Tchelcar, près duquel une nouvelle ville sera fondée. Dans ce but, des travaux d'irrigation sont entrepris. La partie de la voie ferrée la

plus difficile à construire sera celle traversant, au Sud du lac, une vaste steppe aride, où le vent soulève sans cesse le sable mou. On pense que cette région renferme, en dessous du sable, des mines de fer, d'argent et de charbon, qui pourront être exploitées facilement lorsque la ligne sera achevée. Un train spécial portant le directeur des travaux a parcouru en un jour la distance d'Orenbourg à Mougodjar ; le deuxième jour il atteignait la mer d'Aral et le troisième il arrivait à 40 kilomètres de Kazalinsk ; là s'arrêtait la pose des rails.

Tibet. — Expédition anglaise. — La petite colonne britannique qui a pénétré par la vallée de Chumbi sur le territoire tibétain, a suspendu sa marche par suite, sans doute, de la température, le thermomètre étant descendu à 30° centigrades au-dessous de 0, et de la difficulté de se ravitailler. Après avoir occupé Rinchengong et Phari, le colonel Macdonald a établi son camp à Tuna, dans la même région. Tandis que le génie travaille à la construction d'une route à travers la gorge rocheuse d'accès très difficile qui est le seul passage au Nord de la plaine de Ling mathang, on s'occupe de concentrer des approvisionnements au camp de Tuna. C'est là une grosse difficulté.

A la date du 15 Janvier, la neige n'était pas encore tombée dans la passe de Jelep-la, par laquelle s'expédient les transports de vivres, et, cependant, les bêtes de charge mouraient déjà dans des proportions qui sont surtout inquiétantes pour l'avenir. 50 % des mules sont mortes, presque toutes succombant aux fatigues de la route, qui n'est qu'une succession de roches et de trous. Mais bien des bêtes ont été empoisonnées par des plantes d'aconit mêlé à l'herbe des montagnes. La peste bovine a éclaté à la frontière du Népaul, parmi les yaks de transport réunis pour l'expédition. 40 % de ces animaux ont succombé. On signale une mortalité égale parmi les chevaux de la cavalerie ; ce sont des poneys achetés dans le Cachemire et dans les districts limitrophes du Tibet. Enfin, un essai tenté avec des chameaux a été complètement infructueux ; ces bêtes sont mortes dès leur arrivée dans la région des neiges.

Le correspondant du *Daily Mail* signale, en outre, que les coolies népalais engagés pour le transport des bagages, se sont mutinés et qu'il a fallu les remplacer par d'autres manœuvres hâtivement recrutés.

AFRIQUE.

Madagascar. — Situation financière. — Depuis 1896, les divers exercices financiers de la colonie de Madagascar se sont tous soldés par des excédents qui ont été successivement de 385,000 fr. pour 1896, 1,598,000 fr. pour 1897, 2,527,000 fr. pour 1898, 909,000 fr. pour 1899, 2,248,000 pour 1900, 413,000 fr. pour 1901 et 300,000 fr. pour 1902. Les recettes de cette dernière année ont été de 25,623,000 fr. et les dépenses de 25,322,000 fr. seulement. La caisse de réserve de l'île possède actuellement 5,189,000 fr. Cet heureux résultat est dû, il est à peine besoin de le dire, à l'excellente administration du Général Galliéni.

L'examen de l'exercice 1902 fait constater que les plus-values des recettes les plus importantes se sont élevées pour les taxes personnelles à 1,541,500 fr., sans cesse en augmentation ; viennent ensuite : les droits de sortie (582,000 fr.), les recettes postales et télégraphiques (168,000 fr.), l'impôt foncier sur les rizières (107,000 fr.), les permis de séjour aux étrangers d'origine asiatique ou africaine,

les patentes, licences, etc. L'accroissement important des taxes personnelles est un symptôme manifeste de l'établissement progressif d'une autorité constituée. Quant à la progression des droits de sortie s'élevant d'une année sur l'autre de 363,000 à 582,000 fr., elle trouve sa cause principale dans l'exportation de plus en plus considérable du bétail en Afrique-australe. Une fois de plus la bonne politique développe le commerce et fait de bonnes finances.

Le Général Galliéni avait naguère établi un impôt sur les célibataires. Très préoccupé d'assurer l'augmentation de la population de l'île, l'impôt sur les célibataires avait été un des moyens auxquels il avait eu recours. Considérant aujourd'hui que, sans donner les résultats attendus, cette taxe avait l'inconvénient de frapper surtout les indigents et les infirmes, le Général l'a supprimée par arrêté du 23 Novembre dernier.

Ressources de la province de Majunga. — M. L. Moriceau, administrateur colonial, a exécuté une tournée dans le Nord de la province de Majunga et a adressé au gouverneur-général le résultat de ses intéressantes observations. On estime que, vu la nature de ses roches, la région comprise entre Andranolava et Manenempongo est aurifère et que les divers affluents du Kimangoro peuvent donner de bons résultats. On n'a pas rencontré de terrains carbonifères. Les gemmes siliceuses existent surtout dans la dépression du Bongo-Lava, dans les rivières d'Anombilava et de Bebakoulou. Le fer est le seul métal autre que l'or dont la présence est certaine, mais il est en trop petite quantité pour que son exploitation soit rémunératrice, surtout en l'absence de charbon. Certains gisements de fer oxydulé seraient intétessants à étudier.

Les forêts, sauf celle de Marolopotra et celles qui couvrent les terrains calcaires entre Andranoboka et Ambenja, ne sont guère exploitables. On y rencontre surtout des bois d'ébénisterie. Les grands lataniers couvrent une grande étendue entre Port-Bergé, Leanja et la Sofia ; les fruits de cet arbre donnent de l'alcool et ses feuilles ainsi que son bois fibreux pourraient servir pour fabriquer de la pâte à papier. Entre l'embouchure de l'Anzombony, dans le Bemarivo, et Port-Bergé, existe une forêt touffue de ces lataniers. Les raphia sont très répandus dans les ravins et marais. Les lianes à caoutchouc sont nombreuses.

La surface des terres à culture est estimée à 100,000 hectares dans la région d'Antanivaky, dans la vallée de la Nomoro, dans la partie inférieure du Kimangoro, la vallée de Mampikony et l'Ankazomena. Ces terres humides sont propres à la culture du riz et du coton ; une surface double est cultivable en manioc, patates, bananes, maïs, etc. Les terres à pâturages offrent une étendue encore plus considérable : l'herbe abonde partout, même sur les flancs des montagnes. La dépression du Bongo-Lava est bien alimentée en eau, ses pâturages sont riches, son climat très favorable à l'établissement d'une station de premier ordre.

Madagascar est l'un des pays les plus convenables pour l'élevage et l'écoulement des bestiaux vers l'Afrique australe est certain. Une station modèle est projetée pour sélectionner les animaux en vue d'améliorer la race. La province de Majunga, dans sa partie Nord, est donc pleine de ressources. Elle peut être facilement ouverte, grâce aux grandes rivières qui la pénètrent ; un service à vapeur pourrait y être établi à peu de frais et serait vite rémunérateur.

Route de Fianarantsoa a Mananjary. — Le capitaine Almand a envoyé à la Société de Géographie de Paris une notice sur la route de Fianarantsoa à Mananjary, qui met en relations le Sud du plateau central malgache avec la côte Est de l'île et qui a été faite sous la direction de cet officier. Fianarantsoa est la seconde

grande ville du centre de Madagascar et la capitale du Betsileo. Mananjary est, après Tamatave et Vatomandry, le port le plus fréquenté de la côte orientale. La route part de Fianarantsoa, à la côte de 1,200 m. et emprunte jusqu'à Alakamisy (24 kil.) la route de Tananarive ; elle suit la vallée du Matsiatra (haute Mangoka), puis traverse, à 1,300 m. d'altitude, la ligne de partage des eaux du canal de Mozambique el de l'océan Indien. La route s'élève jusqu'à Vohiparara, puis redescend, pour atteindre Ranomafana, dans la forêt de Tanala. 22,000 porteurs ont traversé cette partie de la route en un seul mois. A Safoindrano. à 32 kil. de Fianarantsoa, commence la région côtière ; de ce point jusqu'à Mananjary, la route ne traverse que des concessions européennes ou créoles. A Tsarahafatra, il faut quitter la route et traverser la rivière de Mananjary.

(*Revue française*).

OCÉANIE.

Nouvelles-Hébrides. — Colonisation australienne. — On remarque, depuis quelque temps, une grande activité déployée aux Nouvelles-Hébrides par les Australiens en vue de substituer leur action à celle des Français. La maison Burns Philp et Cie a acheté de nombreux terrains, surtout dans l'île de Spiritu-Santo, la plus importante du groupe. Le capitaine Williams est le grand acheteur. M. Rason, représentant du gouvernement anglais, encourage et aide même au besoin les agents australiens. M. Rason multiplie ses investigations sur place.

Le 1er Juin 1902, un premier convoi d'Australiens quittait Sydney pour coloniser les Nouvelles-Hébrides ; ces émigrants ont fondé la colonie « Annandale » sur les terrains revendiqués par la Société française ; mais cette tentative n'a guère réussi, les Australiens ne possédant ni l'énergie, ni la persévérance nécessaires. Les missionnaires presbytériens de Tongoa ont fait tout leur possible pour aider à la colonisation australienne dans l'archipel, sans pouvoir empêcher un échec ; mais il n'y a pas eu de découragement.

Les navires australiens ont amené dans l'île 6 personnes en Septembre 1902, 13 en Novembre, 9 en Décembre et 17 en Janvier 1903, soit 45 personnes en 4 mois. En outre, plus de 3,000 Canaques des Nouvelles-Hébrides, qui se trouvent au Queensland, doivent être prochainement rapatriés en vertu de l' « Alien's Restriction Bill » réservant l'Australie aux blancs seulement. Tous ces Canaques parlent anglais et on va chercher à s'en servir pour procurer aux colons anglais, déjà installés dans l'archipel, une bonne main-d'œuvre.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL.

D'après les statistiques de l'Administration des Douanes, le commerce extérieur de la FRANCE s'est élevé, pendant le premier mois de l'année courante, à

660,936,000 fr., dont 368,894,000 fr. à l'importation et 300,042,000 fr. à l'exportation.

Comparés avec les chiffres de Janvier 1903, ces résultats accusent une augmentation de 6,062,000 fr. à l'importation et une diminution de 24,643,000 fr. à l'exportation.

Voici d'ailleurs de quelle façon se décomposent ces statistiques, d'après les principaux chapitres.

Importations. — Les objets d'alimentation sont portés pour 68,860,000 fr. en 1904, contre 57,480,000 fr. en 1903, soit une augmentation de 11,380,000 fr. cette année. Les matières nécessaires à l'industrie donnent 237,422,000 fr. contre 245,568,000 fr. ou 8,146,600 fr. de moins ; les objets fabriqués, 54,612,000 fr. contre 51,784,000 fr., c'est-à-dire 2,828,000 fr. d'augmentation.

Exportations. — Nous enregistrons : objets d'alimentation, 44,998,000 fr. en Janvier 1904, contre 42,000,000 fr. en Janvier 1903, soit une plus-value de 2,998,000 fr. ; matières nécessaires à l'industrie, 91,920,000 fr. contre 92,598,000 fr., en moins 678,000 fr. ; objets fabriqués, 140,078,000 fr. contre 168,491,000 fr., en moins 28,413,000 fr. ; colis postaux, 23,046,000 fr. contre 21,596,000 fr , en plus 1,450,000 fr.

En résumé, ces statistiques dénotent une situation économique peu brillante : c'est, d'une part, une augmentation de près de onze millions et demi de francs dans nos prélèvements à l'étranger de produits alimentaires, une moins-value de plus de huit millions dans nos achats de matières premières, et un accroissement d'environ trois millions de nos importations d'articles manufacturés étrangers ; c'est, d'autre part, un déficit considérable de vingt-sept millions, près de vingt pour cent sur nos exportations de produits fabriqués.

Il y a là tout un ensemble de faits très peu rassurants.

J. Petit-Leduc.

EUROPE.

Le commerce italien. — La Chambre de Commerce italienne de Paris fait connaître que le commerce de l'Italie avec l'étranger pendant l'année 1903 s'est élevé à 3,500 millions de lire, dont 1,838 millions à l'importation et 1,462 millions à l'exportation.

Comparaison faite avec l'année 1902, il résulte une augmentation de 63 millions à l'importation et une diminution de 11 millions à l'exportation.

D'autre part, la Chambre de Commerce italienne de Paris signale que, pendant l'année 1903, le commerce franco-italien s'est élevé à 313,639,000 francs, dont 155,995,000 fr. de marchandises françaises exportées en Italie et 147,644,000 fr. de marchandises italiennes entrées en France.

Les principaux produits français en hausse à l'exportation en Italie sont : soies et bourre de soies ; tissus, passementerie et rubanerie de soie et de bourre de soie ; tissus, passementerie et rubanerie, le coton ; peaux et pelleteries brutes et ouvrées ; coton en laine, fils de toute sorte, cuivre, produits chimiques, fonte, fer et acier, machines et mécaniques, pierres et terres servant aux arts et métiers, matériaux vins, caoutchouc et gutta-percha refondus en masses, colis-postaux, etc., etc.

Les principaux produits italiens en augmentation à l'entrée en France sont :

soufre, vins ordinaires et de liqueur, chanvre teillé, peigné et étoupes ; produits chimiques autres que l'acide citrique ; minerais de zinc et de plomb, cuivre, peaux et pelleteries brutes et ouvrées, tresses et chapeaux de paille, poteries, verres et cristaux, fruits de table, beurre, fromages, gibier, volaille et pigeons morts, marbres, machines et mécaniques, papier, cartons, livres et gravures, etc., etc.

ASIE.

Les pêcheries de perles de Ceylan. — D'après le rapport officiel sur les pêcheries en 1903, le nombre d'huîtres retenues comme part de l'État a été de 27,453,425 ; ce chiffre représentant les deux tiers du nombre total d'huîtres récoltées, celui-ci doit s'être élevé à 41,180,137. Mais il y a lieu de croire que la quantité réelle a été supérieure, car il est notoire que, sur les bateaux, on ouvre beaucoup d'huîtres et qu'on s'approprie les perles, malgré toutes les précautions du fisc. Un huitième pourrait être ajouté de ce chef, et on arriverait ainsi à un total de 46 millions d'huîtres.

Les résultats de la récolte ont été très satisfaisants pour tous les intéressés ; elle a rapporté au gouvernement 8 1/4 lakhs de roupies et occupe la troisième place parmi les campagnes perlières faites sous la domination britannique.

Aucune récolte n'ayant été faite durant les douze années précédentes, la demande des marchés indien et anglais fut très vive et les prix atteignirent un taux sans précédent. On recueillit de très belles perles, dont beaucoup furent vendues à des prix variant entre 500 et 3,000 roupies. Vers la fin de la saison, les exigences respectives des acheteurs et vendeurs ont rendu les transactions presque impossibles.

Les Chemins de fer et les Tramways en Indo-Chine. — On sait que le premier tronçon Saïgon-Bien-hoa-An-loc (71 kilomètres), de la ligne Saïgon-Tanlinh (132 kilomètres), destinée à relier la Cochinchine au Sud-Annam, a été inauguré à la fin de Janvier. A ce propos, il nous paraît intéressant de récapituler ci-après les lignes, sections ou tronçons actuellement en exploitation ou sur le point d'y entrer en Indo-Chine.

	Kilom.
Lignes anciennes :	
Cochinchine : Saïgon-Mytho	70.8
Tonhon : Hanoi, frontière du Quang-Si	152.2
Lignes nouvelles :	
Cochinchine : Saïgon-An-loc (ligne Saïgon-Sud-Annam)	71.»
Tonkin : Haïphong-Thanh-Ba (ligne Haïphong-Lao-Kay)	200.»
Tonkin-Annam : Hanoi-Thanh-hoa (ligne Hanoi-Vinh)	247.»
Total	741.»

Les 518 kilomètres qui, dans ce total, représentent la part afférente au nouveau réseau ne constituent, on le sait, qu'une portion de ce réseau. Pour ne parler que

des lignes dont la construction a été autorisée par décret spécial, il reste encore à terminer :

		Kilomètres.
		—
La ligne de	Saïgon à Tan-linh	61
—	Hanoi à Vinh	79
—	Haïphong à Lao-Kay	184
—	Tourane à Hué	104
	Soit	428

de voie ferrée dont on peut prévoir l'achèvement, partie pour 1904, partie pour 1905. C'est donc un réseau total de 1,170 kilomètres que, d'ici à deux ans au minimum, l'Indo-Chine aura à sa disposition. On peut déjà, par les services que rendent au Tonkin notamment, les 620 kilomètres en exploitation dans ce seul pays, se faire une idée de l'influence que le réseau, en son entier, lorsque les lignes en construction seront achevées, est appelé à exercer sur la vie économique de notre grande colonie asiatique. C'est ainsi qu'un correspondant de la *Quinzaine Coloniale*, qui n'avait pas vu le Tonkin depuis quatre ans, écrivait il y a quelques semaines :

« Je reste confondu de la transformation qui s'est opérée ici grâce aux chemins de fer. Je croyais que le spectacle de l'activité indigène ne peuvait plus me réserver de surprises. J'ai été stupéfait du mouvement que créent à Hanoi les 56 trains qui y arrivent ou qui en partent chaque jour, bondés, archibondés d'Annamites. Que sera-ce lorsque le réseau sera complet, lorsque la locomotive atteindra Vinh, le grand centre commercial du Nord-Annam et, par Lao-Kay, nous mettra aux portes du Yunnan ? »

Cette constatation s'appliquera également aux autres parties de l'Indo-Chine, au fur et à mesure de la mise en exploitation, soit des lignes actuellement en cours de construction (et auxquelles il faut ajouter les 468 kilomètres du chemin de fer de Lao-Kay à Yunnan-Sen), soit des lignes suivantes dont la construction a été prévue sur les fonds de l'emprunt de 1898, mais qui exigent des études complémentaires :

		Kilomètaes.
		—
La ligne de	Tan-linh au Bin-Dinh	518
—	Mytho à Cantho	93
—	Hué à Puang-Tri	70

Pour que ce réseau donne tous les résultats qu'on est en droit d'en attendre, il importe néanmoins qu'en dehors des lignes nouvelles destinées à en remplir les solutions de continuité, en dehors de celles qui, traversant l'Annam de l'Est à l'Ouest, devront le relier aux biefs navigables du Mékong, il trouve dans un réseau secondaire de tramways le complément qui lui est indispensable pour alimenter son trafic. Cette nécessité apparaît surtout dans les deltas de la Basse-Cochinchine et du Tonkin, sillonnés de canaux et d'arroyos dont la multiplicité, les sinuosités et la faible profondeur restreignent singulièrement l'utilité, au point de vue des communications. Il convient d'ajouter que l'activité de la circulation, dans ces régions surpeuplées, atteint à un degré dont on peut difficilement se faire une idée en France. Aussi, les demandes de concession de tramways se multiplient-elles.

C'est, en Cochinchine, le tramway de Go-Vap à Hoc-Monh, le plus gros marché de la province de Tay-Ninh. C'est, en Annam, le tramway de Tourane à Fai-foo, centre d'un important commerce chinois. Ce sont, au Tonkin, les tramways de Nam-Dinh à Vo-Ban, de Thai-Binh à Phu-Ninh-giang, de Phu-Ninh-giang à Cam-giang, tous situés en plein delta, dans des régions qui sont parmi les plus riches et les plus peuplées du Tonkin. Quelques-uns de ces tramways sont déjà en cours de construction. L'administration livre la plateforme toute prête aux concessionnaires, qui prennent à leur charge, sans garantie d'intérêt, la fourniture du matériel fixe et roulant, le ballastage, la construction des gares et l'exploitation. L'empressement des particuliers à demander ces concessions et des capitaux à s'y intéresser témoigne suffisamment de la confiance que l'avenir du réseau ferré indo-chinois inspire aux colons.

(*Dépêche coloniale*).

AFRIQUE.

Essais de culture de coton qui doivent se faire en 1904 dans la vallée du Niger. — 1° Production et valeur du coton indigène — Des différentes expertises effectuées sur le coton indigène de la vallée du Niger, il ressort que cette denrée est couramment cotée sur la place du Havre entre le type indien et le type américain.

Cela revient à dire qu'il est susceptible d'alimenter, dès à présent, un certain nombre de nos filatures (celles qui utilisent les cotons indiens). Son exploitation, toute commerciale, d'ailleurs, se présentera donc d'une façon normale dès l'arrivée au Niger de la voie ferrée Kayes-Koulikoro.

D'ici là cependant, il serait utile que, par de petits achats soutenus ou progressivement augmentés, l'attention du noir soit éveillée, qu'il prenne goût à une surproduction d'une denrée dont il est assuré de l'écoulement.

Cette partie des recherches revêt un caractère purement commercial et, par cela même, doit ressortir de l'initiative privée.

2° Nécessité de la production du coton type américain. — La production exclusive d'une sorte commune de coton (coton indien) est totalement insuffisante pour assurer le développement d'un grand centre cotonnier et donner satisfaction à la majorité des filatures françaises. Nous devons les attacher à produire, dans le plus bref délai, une marchandise de qualité supérieure, autrement dit du coton type américain.

L'élimination du type indigène s'impose donc, au moins dans les centres les plus favorables de culture. Son remplacement par des variétés américaines bien choisies n'est qu'une affaire de temps et d'essais judicieusement menés. Les tentatives d'introduction faites en 1903 au Soudan et notamment à Segou par les soins de l'administration nous ont fixé en principe, sur les facultés d'acclimatation de ces variétés.

Il est, dès maintenant, assuré que les types américains à moyennes soies végètent normalement dans la vallée du Niger. Ce point établi, les recherches consisteront donc simplement :

1° A étudier comparativement dans un certain nombre de régions les variétés américaines choisies : à éliminer progressivement celles qui se comportent le moins bien, de façon à n'avoir à la deuxième ou troisième années qu'un ou deux types très voisins reconnus les mieux adaptés.

A cet effet, la vallée du Niger sera divisée en régions agricoles placées chacune sous la surveillance d'un agent des cultures.

Dans chacune de ces régions trois ou quatre points seront choisis, autant que possible à proximité d'un poste administratif, sur lesquels il sera établi un petit champ d'essais cultivé à la méthode indigène.

La surveillance du fonctionnaire de ce poste aura surtout pour effet d'empêcher les déprédations des noirs ou des animaux, l'estimation du rendement exact ne pouvant se faire que dans ces conditions.

Les régions et emplacement des essais seront :

1re région : San, Djenné, Mopti, Bandiagara.
2e région : Sansanding, Ségou, Nijamina.
3e région : Koulikoro, Bamako.
4e région : Banko, Kouroussa, Kankan, Siguiri.

Les agents des cultures chargés de la direction des essais devront s'attacher à éviter une dissémination quelconque des semences qui leur seront confiées. Si le stock de graines mis à leur disposition est trop élevé, ils retourneront le reliquat à la station centrale de Koulikoro et ne le distribueront pas aux noirs.

Le premier soin dans ces tentatives sera, en effet, d'éviter la formation des variétés hybrides (américains-indigènes) qui n'auraient que de faibles qualités marchandes et nous seraient plus tard une gène considérable pour l'établissement d'une sorte soudanaise bien déterminée et homogène ;

2° Les types reconnus les meilleurs seront alors substitués dans leurs centres respectifs au type local. Il sera nécessaire à ce moment d'éliminer de la façon la plus complète les semences des variétés indigènes, soit en détruisant celles provenant des usines d'égrenage, soit en offrant gratuitement aux indigènes les bonnes semences en échange des leurs.

3° Nature des essais. — Les obsrevations relatives à ces essais se rattachent à deux idées directrices :

1° Choix des variétés conservant le mieux leurs qualités commerciales ;

2° Étude de ces variétés au point de vue de la dégénérescence. Renouvellement des semences.

L'indigène étant au Soudan la base fondamentale de toute exploitation cotonnière, il importe que toutes les tentatives d'introduction et d'amélioration procèdent des méthodes et des milieux de culture qu'il utilise.

Ces essais ne devront dans aucun cas revêtir le caractére d'une culture intensive sous peine de donner des indications inutilisables.

Ils devront donc être faits sur des terres non fumées, à la mode européenne, avec des outils indigènes et des méthodes locales.

Cependant, les champs d'essais devront présenter une certaine régularité, ils ne devront pas être établis sur des sols ayant supporté l'année précédente une culture épuisante (mil, patates, manioc, riz de montagne, cotonnières), mais bien sur d'anciens champs d'arachides ou autre légumineuse, ou restés une année en friche.

Il sera bon également, dans les régions où les pluies sont peu abondantes, d'établir des poquets en cuvette afin de donner davantage d'eau aux cotonniers. En un mot, ces essais doivent être caractérisés par « une surveillance scientifique des cultures faites à la mode indigène ».

Il n'est pas douteux que, par la suite, les indigènes seront amenés à une fumure plus ou moins intensive de leurs champs de coton, mais il serait imprudent d'exi-

ger, dès le début, toutes les innovations que demanderait l'établissement d'une culture rationnelle.

Variétés a essayer dans la campagne 1904. — Ces variétés appartiennent à deux types nettement distincts :

Moyennes soies américaines et longues soies d'Egypte.

Les premières sont celles qui, dans les essais de 1903, se sont d'une façon générale fort bien comportées. Leurs qualités individuelles pourront donc nous être connues à la fin de nouveaux essais.

Les secondes donnent un coton de très grande valeur. Étant soumises dans leurs pays d'origine à d'abondantes irrigations, elles ne présentent véritablement d'intérêt que pour la quatrième région comprenant les cercles de la Haute-Guinée où les chutes de pluie sont particulièrement abondantes. . . . .

Il y aura intérêt à classer le coton récolté en trois catégories :

Première catégorie. — Coton des premières cueillettes (deux premiers mois de production) soyeux et propre ; recueilli sur les capsules normales.

Deuxième catégorie. — Coton de ces mêmes cueillettes provenant des capsules avariées par les insectes, sali ou détérioré par la pluie.

Troisième catégorie. — Coton des dernières cueillettes provenant en général de capsules incomplètement développées ou salies.

5° Nature des observations. — 1° Régime météorologique pendant la campagne cotonnière (régime des pluies, leur répartition, leur intensité, vent d'Est, etc.) ;

2° Conditions des essais (nature des terrains. Cultures précédentes. Façons culturales) ;

3° Période de végétation des différentes variétés (Comparaison dans les époques et la régularité du développement, floraison, fructification, ouverture des capsules) ;

4° Récolte et rendement ;

5° Observations diverses. Parasites. Appréciation d'ensemble sur la valeur d'acclimatation des types essayés.

Les agents chargés de diriger les essais devront, dans tous les cas, établir une relation aussi étroite que possible entre la réussite ou l'échec de chaque essai et les phénomènes qui l'ont amené et cela à une période bien déterminée du développement de la plante.

Tous les échantillons récoltés devront être envoyés au chef de service de l'agriculture de l'Afrique occidentale française, à Dakar, à l'état de coton brut, sauf 25 capsules en branches à réserver pour expertises scientifiques.

Débouchés offerts à Djibouti au commerce des cotonnades. — La construction du chemin de fer éthiopien semble devoir créer, à bref délai, un important mouvement de commerce d'importation par notre port de Djibouti, qui ne peut manquer de devenir le port distributeur, dans les pays abyssins, pour toutes les marchandises et notamment pour les cotonnades.

En effet, les cotonnades sont l'objet d'un grand commerce sur les marchés d'Abyssinie et une concurrence importante s'y est établie entre les fabricants indiens, fournisseurs habituels des ports de la Côte orientale d'Afrique et les industriels américains. Ces derniers paraissent cependant avoir été les seuls à se rendre compte, sur place, des désirs et des goûts des consommateurs et à s'y être conformés.

Dans les différents ports de l'Afrique orientale, Zeilah, Massaouah, Souakim, le succès de leurs ballots de « grey shirtings et sheetings », (36 pouces de largeur et 30 yards (27 m. 30) de longueur, pesant 9 livres) est considérable, à tel point que ces ballots y passent couramment pour monnaie, comme la barre de sel dans d'autres ports de l'Afrique. On trouve ces mêmes cotonnades américaines à Mombassa, à Pemba, à Dar-es-Salam, à Beira dans l'Ouganda, comme aussi à Zanzibar et à Bagamoyo.

Jusqu'à ce jour, on a vainement essayé, dans l'Inde, d'imiter les grey shirtings américains : les cotons indiens sont trop courts et les tissus qu'ils donnent ne sont pas de grande solidité. Les acheteurs leur préfèrent les produits américains qui se vendent partout sous le nom d'américain. Tant que la qualité du coton de l'Inde ne sera pas améliorée, la concurrence indienne sera difficile et l'exportation en Abyssinie des tissus anglais, provenant de Bombay, se réduira de plus en plus.

Dans ces conditions, comme à l'achèvement de la voie ferrée de pénétration en Éthiopie, Djibouti paraît appelé à prendre la place du port anglais de Zeilah comme port d'importation dans les pays abyssins ; l'intérêt que pourrait présenter un semblable débouché offert au marché des cotonnades dans un port colonial français, qui est pour ainsi dire la clef du grand pays d'Éthiopie, ne saurait échapper aux industriels métropolitains.

AMÉRIQUE

Le commerce français en Guyane anglaise. — La France ne figure que pour une somme de 64,176 dollars dans les échanges de la Guyane anglaise en 1902-1903. D'après les statistiques britanniques, les importations françaises consisteraient seulement en beurres salés de Morlaix et en pommes de terre. En réalité, nos envois comprennent un plus grand nombre d'articles ; car on trouve, dans les magasins de Georgetown beaucoup d'autres produits d'origine française, tels que : tissus, vins rouges, vins de Champagne, liqueurs, conserves alimentaires, sardines, etc. ; mais ces articles ayant été importés par bateaux anglais, ils sont considérés et portés en douane comme marchandises anglaises et figurent, par conséquent, dans les statistiques au compte de la Grande-Bretagne.

Pendant quelques années, nos beurres de Morlaix ont eu à subir une forte concurrence d'une imitation américaine qui semble aujourd'hui s'être lassée. C'est ainsi, qu'en 1902-1903, il n'a été importé d'Amérique que 1,100 fréquins contre 5,318 de Morlaix.

Il est regrettable que les maisons qui se livrent, en France, au commerce d'exportation et qui sollicitent, constamment, le concours du vice-consulat et celui de notre agent consulaire à Demerari, en vue de leur fournir des indications sur les articles susceptibles de trouver, en Guyane, un débouché avantageux, aient cessé d'envoyer des représentants dans ces parages ; car, il y a tout lieu de croire que si des voyageurs de commerce faisaient de temps à autre quelques apparitions, ils arriveraient à conclure d'assez bonnes affaires et renoueraient, en même temps, des relations directes avec notre pays

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille imp. L. Danel

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
DE LILLE
(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

SOCIÉTÉ DE VALENCIENNES

LISTE DES MEMBRES

ANNÉE 1904

SOCIÉTÉ

DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 21 DÉCEMBRE 1895.

M. Paul CREPY, décédé le 11 décembre 1899, était Président de la Société depuis sa fondation le 14 juin 1880.

MEMBRES D'HONNEUR

avec l'année de leur nomination.

Années MM.

1892. Bayet, O. ✵, I. ✿, ✵, Directeur de l'Enseignement Supérieur au Ministère de l'Instruction publique, Président du Congrès des Sociétés françaises de Géographie à Lille en 1892, rue Gay-Lussac, 24.

1883. Bayol (docteur), O. ✵, A ✿, C. ✠, Gouverneur honoraire des Colonies.

1890. Binger (Louis), C. ✵, I. ✿ (le Colonel), Directeur au Ministère des Colonies, rue de Prony, 15, Paris.

1883. de Brazza (P. Savorgnan), O. ✵, ✠, ✠, ancien Commis. général au Congo français.

1903. Charles-Roux (Jules), ancien Député, Président du Comité de Madagascar, Vice-Président de la Cie Universelle du Canal de Suez, rue Christophe Colomb, 9, Paris.

1886. Debidour, ✵, I. ✿, Inspecteur général de l'Instruction publique, Président d'Honneur de la Société de géographie de l'Est., 7, rue Nicole, Paris Ve.

1899. De Prat (Oscar), ✵, (M), ✠ ✠ ✠, Membre de la Mission du Commandant Marchand, Percepteur de Penin, à Tincques (P.-de-C.)

1883. Dupuis, G. C. ✠, Explorateur du Tonkin, rue Saint-Georges, 43, Paris.

1882. Foncin (Pierre), ✵, I. ✿, Inspecteur général de l'Instruction publique, Fondateur et ancien Président de l'Union Géographique du Nord, (rue de Grenelle, 45, Paris. Alliance française) Domicile, 1, rue Michelet.

1883. Guillot (E), I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au lycée Charlemagne et à l'École supérieure de Commerce, ancien Secrétaire général de la Société, Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris, r. Thénard, 9.

1882. Harmand (docteur), ✵, ✠, Ministre plénipotentiaire au Japon, à Tokio.

1903. Haumant, I. ✿, Maître de Conférences à la Sorbonne, 9, rue Campagne-Première, Paris.

Années MM.

881. Léger (Louis), ✻, I. ✿, ✠ ✠, Professeur au Collège de France, Professeu honoraire à l'École des Langues orientales, Professeur à l'École supérieure de Guerre.

1886. Levasseur, C. ✻, I. ✿, G. ✠ ✠, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers, rue Monsieur-le-Prince, 26, Paris.

1892. Monteil, O. ✻, A. ✿, Lieutenant-Colonel d'infanterie de marine, Explorateur, rue d'Aumale, 10.

1888. Perrot (Georges), C. ✻, I. ✿, Membre de l'Institut, Directeur de l'École normale supérieure, rue d'Ulm, 45.

1881. Suérus, ✻, I. ✿, Proviseur du Lycée Hoche, à Versailles, ancien Secrétaire-général de la Société.

1890. Trivier (Ernest), ✻, Capitaine au long cours, Explorateur de l'Afrique centrale, Rochefort.

1883. Wiener, O. ✻, Ministre de France à Caracas (Venezuela).

MEMBRES CORRESPONDANTS (1)

avec l'année de leur nomination.

Années MM.

1902. Berindei (C. A), ingénieur-chimiste, Strada Pensionatului, 17, à Bucharest (Roumanie).

1902. Carton (Dr). ✻, I. ✿, ✠, membre non résidant du Comité des travaux historiques et scientifiques, Médecin-Major de 1re classe au 4e régiment de tirailleurs, à Sousse (Tunisie).

1889. De Beugny d'Hagerue (G.), Homme de Lettres, à Aire-sur-la-Lys (P.-de-C.).

1894. De Guerne (le Baron Jules), ✻, A. ✿, Bibliothécaire de la Société de Géographie de Paris, rue de Tournon, 6, Paris.

1886. Delamare, O. ✻, I. ✿, C. ✠, Colonel en retraite, rue Ste-Marthe, 24, Toulouse.

1895. Delessert de Mollins (Eugène), ancien Professeur, ancien Archiviste de la section de Roubaix, villa Ma Retraite, à Lutry, canton de Vaud (Suisse).

1886. De Mahy, ancien Ministre de la marine, avenue du Trocadéro, 28, Paris.

1883. Des Chesnais (le R. P. René Le Menant), Missionnaire apostolique, 31, rue Dombasle, Paris-Vaugirard.

1891. Du Fief, ✠, Professeur honoraire à l'Athénée royal, Secrétaire-général de la Société royale belge de Géographie de Bruxelles, rue de la Limite, 116.

1886. Gauthiot, O. ✻, A. ✿, ✠ ✠ ✠ ✠, Secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Paris, Membre du Conseil supérieur des Colonies.

---

(1) N. B. — Les Membres correspondants jouissent gratuitement des avantages réservés aux Membres titulaires. S'ils cessent pendant plus de 18 mois leur rapports avec la Société, leur silence est considéré comme une démission tacite de leur part.

Années. MM.

1898. Lacan, ✵, I. ✿, ✠, Secrétaire de la Cie du Chemin de fer du Nord, rue de Dunkerque, Paris.

1894. Lemire (Charles), C. ✠, Résident honoraire de France, rue de Condé, 15, Amiens.

1894. Loiseau (Paul), Président de la Société de Géographie commerciale du Havre.

1891. Lourdelet (E.), O. ✵, Membre de la Chambre de Commerce, Président de la Société de Géographie commerciale de Paris, boulevard Magenta, 69.

1903. Mathuisieulx (Vicomte Méhier de), explorateur, chargé de mission des Affaires étrangères, boulevard Maillot, 46, Neuilly-sur-Seine.

1898. Meys (M.), de « *l'Illustration* », boulevard Daunou, 64, à Boulogne-sur-Mer.

1896. Monnier (Marcel), ✵, Explorateur, rue Martignac, 7, Paris.

1893. Pfister, ✵, A. ✿, Professeur à la Sorbonne, Paris.

1901. Pillet (le Chanoine), à Grésy-sur-Aix (Savoie).

1890. Renouard (Alfred), I. ✿, ancien Secrétaire-général de la Société, rue Mozart, 49, Paris.

1891. Salone (Émile), I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au lycée Condorcet, rue Jouffroy, 68, Paris.

1904. Soil de Moriamé (E.-J.), ✵, ✠, I. ✿, C. ✠, Vice-Président du Tribunal civil et Président de la Société historique et archéologique de Tournai, rue Royale, 45, Tournai.

1891. Torres Campos, ✠, Professeur, Secrétaire général de la Société de Géographie de Madrid, 5, Fernando el Santo, 5, 2°.

BUREAU DE LA SOCIÉTÉ.

Président............ MM. Nicolle (Ernest), ✵, A. ✿, O. ✠, Ancien Lieutenant de vaisseau, Manufacturier.

Vice-Présidents...... Masurel (François), A. ✿, Ancien Président du Tribunal de Commerce de Tourcoing.

Boulenger (Ed.), A. ✿, Négociant à Roubaix.

Quarré-Reybourbon, I. ✿, Membre de la Commission histsrique du Nord, de la Société des Sciences et des Arts, etc.

Crepy (Auguste), ✠, Négociant.

Secrétaire Général.. Merchier (A.), ✵, I. ✿, Professeur agrégé d'histoire au Lycée.

Secr. général adj.... Théry (Raymond), Ⓜ, A. ✿, Ancien Notaire.

Secrétaire........... Vermersch (Albert), Docteur en Médecine, Pharmacien honoraire.

Trésorier............ Fernaux-Defrance, A. ✿, Ancien Négociant.

Trésorier adjoint.... Beaufort (Henri), A ✿, Négociant.

Bibliothécaire....... Houbron (Georges), A. ✿, Licencié en droit, Membre de la Commission de la Bibliothèque de la Ville.

Archiviste........... Cantineau (E.), I. ✿, Membre de la Commission historique du Nord, Membre correspondant de la Société de Géographie de Lisbonne.

COMITE D'ÉTUDES.

MM. Ardaillon, I. ✿, Professeur de Géographie à la Faculté des Lettres de Lille.
Avon, C. ✱, Général de Brigade à Lille.
Bonte (Auguste), Député du Nord, Maire de Lambersart, Conseiller d'arrondissement.
Cléty, avocat, à Roubaix.
Craveri (Annibal), Propriétaire à Roubaix.
Delahodde (Victor), Négociant, à Lille,
Delaune (Marcel), Député du Nord, industriel.
Delbecque, Ingénieur, Directeur des Sociétés gazières de Lille.
Destombes (Paul), ✠, Architecte, à Roubaix.
Dervaux (Eugène), propriétaire, à Tourcoing.
Eeckman (Alex.), I. ✿, O. ✠, Conseiller du Commerce extérieur, Secrétaire Général honoraire, Membre de la Commission historique du Nord; Correspondant de Sociétés de Géographie.
Eustache (G.), ✠, Docteur, Professeur à la Faculté libre de Médecine de Lille.
Godin (Oscar), A. ✿, C. ✠, Industriel, Membre correspondant des Sociétés de Géographie de Madrid, de Lisbonne et de la Suisse orientale, à Lille.
Gosselet, O. ✱, I. ✿, ✠, Doyen honoraire de la Faculté des Sciences, Correspondant de l'Institut, à Lille.
Junker (Ch.), I. ✿, Filateur de soie, à Roubaix.
Lefebvre (Léon), A. ✿, Imprimeur, à Lille.
Lesne (l'Abbé), Professeur à la Faculté libre des Lettres.
Levé (Albert), ✠, Juge au Tribunal civil, à Lille.
Lirondelle, Maître de Conférences à la Faculté des Lettres de Lille.
Masure-Six, I. ✿, Propriétaire à Tourcoing.
Masurel (Edmond, A. ✿, Industriel à Tourcoing.
Pajot (Henri), Notaire honoraire, à Lille.
Palliez (Alexandre), C ✠, Vice-Consul de Suède et de Norvège, Lille.
Petit-Leduc (Joseph), Publiciste à Tourcoing.
Prouvost (Amédée fils), ✠, Industriel à Roubaix.
Schotsmans (Auguste), Négociant à Lille.
Six, Professeur au Lycée Faidherbe, à Lille.
Vaillant (Eugène), A. ✿, O. ✠, O. ✠, Vice-Consul de Perse, à Lille.
Van Troostenberghe (Théophile), Représentant, à Lille.

Vice-Président honoraire. — M. Verly (Hippolyte), ✱, Homme de Lettres.
Secrétaire-Général honoraire. — M. Eeckman (Alex.), I. ✿, O. ✠.

AGENT-SECRÉTAIRE.

L'agent de la Société se tient au Secrétariat, rue de l'Hôpital-Militaire, 116, chaque jour non férié, le matin, de 7 h. 3/4 à 8 h. 3/4 ; le soir, de 4 h. à 8 heures.

COMMISSIONS.

Le Président de la Société, le Secrétaire-Général et le Secrétaire-Général-Adjoint font de droit partie de toutes les Commissions.

Ire COMMISSION : BULLETIN ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES.

MM. Merchier, ✻, I. ❦, président.
Quarré-Reybourbon, I. ❦, rapporteur.
Ardaillon, I. ❦.
Cantineau, I. ❦.
Craveri.

MM. Crepy (Auguste), ✠.
Eeckman (Alex.), I. ❦, O. ✻.
Houbron (G.), A. ❦.
Pajot (Henri).
Petit-Leduc.
Théry (R.), Ⓜ, A. ❦.

2e COMMISSION : CONCOURS.

MM. Quarré, I, ❦, président.
Delahodde, rapporteur.
Cantineau (E.), I. ❦.
Destombes (Paul), ✠.
Eeckman, I. ❦, O. ✻.
Godin (O.), A. ❦, C. ✠.
Haumant, (E.), I. ❦.
Houbron (G.), A. ❦.

MM. L'abbé Lesne.
Masurel (François), A. ❦.
Petit-Leduc.
Théry (R.), Ⓜ, A. ❦.
Vaillant, A. ❦, O. ✠, O. ✠.
Vermersch (Dr).
Thomas (Lieutenant), adj.
Poncelet (Lieutenant), id.

3e COMMISSION : BIBLIOTHÈQUE, CARTES ET COLLECTIONS.

MM. Quarré, I. ❦, président.
Eeckman, I. ❦, O. ✻, rapporteur.
Ardaillon, I. ❦.
Cantineau (E.), I. ❦.
Delbecque (E.),
Dervaux (E.).

MM. Destombes (Paul), ✠.
Godin, A. ❦, C. ✠.
Houbron (G.), A. ❦.
Pajot (Henri).
Théry (R.), Ⓜ, A. ❦.

4e COMMISSION : FINANCES.

MM. Pajot, président.
Godin, A. ❦, C. ✠, rapporteur.
Beaufort (Henri), A. ❦.
Cantineau, I. ❦.
Crepy (Auguste), ✠.
Delbecque (E.).
Eeckman, I. ❦, O. ✻.

MM. Fernaux-Defrance, A. ❦.
Masurel (François), A. ❦.
Palliez (A), C ✠.
Théry (R.), Ⓜ, A. ❦.
Vaillant, A. ❦, O. ✠, O. ✠.
De Swarte, A. ❦, ✠, adjoint.

5e COMMISSION : EXCURSIONS ET VOYAGES.

MM. Beaufort (Henri), A. ✿, présid.
Dr Vermersch, rapporteur.
Cantineau, I. ✿.
Crepy (Auguste), ✠.
Delahodde (Victor).
Dervaux (Eugène), ✠.
Destombes (Paul), ✠.
Dr Eustache, ✠.
Fernaux-Defrance, A. ✿.
Godin (O.), A. ✿, C. ✠.
Palliez (A), C ✠.
Schotsmans (Aug.)
Six.
Vaillant (E.), A. ✿, O. ✠, O. ✠.
Vantroostenberghe.
Bonvalot, adjoint.
Deleplanque (Remy) id.

MM. Cado (Edmond), adjoint.
Calonne (Albert), id.
Decramer (Louis), id.
Derache (Charles), ✠, id.
Dhalluin (Paul), id.
Fauvarque (Joseph), id.
Ferraille (Albert), id.
Dr Gaudier, A. ✿, id.
Goube (Léon), id.
Mullier (Albert), id.
Mullier (André), id.
Ravet (Prosper), id.
Rollier, id.
Savary, id.
Thiébaut (Raymond), id.
Thieffry (Maurice), id.

6e COMMISSION : FÊTES ET RÉCEPTIONS.

MM. Beaufort (Henri), A. ✿, présid.
Houbron (G.), A. ✿, rapporteur.
Vaillant (E.), A. ✿, O. ✠, O. ✠.
Dr Vermersch.
Calonne (Albert), adjoint.
Derache (Ch.), ✠, id.

MM. Fauvarque (Joseph), adjoint.
Dr Hochstetter, id.
Laurenge (Eugène), id.
Ravet (Prosper), id.
Thiébaut (Raymond), id.
Thieffry (Maurice), id.

SECTION DE ROUBAIX.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville.

MM. Boulenger (Edm.), A. ✿, présid.
Prouvost (Amédée), ✠, vice-pr.
Cléty (Jules), secrétaire.
Craveri (A.), archiv.
Faidherbe (Alex.), I. ✿, ✠.

MM. Junker (Ch.), I. ✿.
Destombes (P.), ✠.
Rousseau (A.), I. ✿.
Droulers (Ch., fils).
Champier (Victor).

SECTION DE TOURCOING.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville.

MM. Masurel (F.), A. ✿, président.
Petit-Leduc, secrétaire.
Duvillier (G.).
Dervaux (E.), ✠.
Masure-Six, I. ✿.

MM. Duquesnoy (P.).
Masurel (Edmond), A. ✿.
Déprez (G.).
Lefebvre (G.).

MEMBRES FONDATEURS.

Nos d'inscription. MM.

308. † **Baratte** (Jules), Officier d'Administration du croiseur *Le Renard*.
544. **Béthune** (Clément), Propriétaire, rue St-Jacques, 25, à Lille.
1684. **Blondeau** (Mlle Louise), Propriétaire, rue Royale, 118, à Lille.
158. † **Bossut** (Henry), Vice-Président de la Société, à Roubaix.
1490. **Coquelle** (Félix), A. ❦, ✠, ✠, ✠, Consul du Pérou, Juge au Tribunal de Commerce de Dunkerque.
56. † **Crepy** (Paul), ✻, A. ❦, C. ✠, ✠, Nég., Président de la Société, à Lille.
1491. **Crepy** (Auguste), ✠, Négociant, rue des Jardins, 28, Lille.
175. † **Dassonville-Leroux**, Négociant en laines, à Tourcoing.
302. † **d'Audiffret** (marquis), O. ✻, Trésorier-payeur général du Nord, à Lille,
1177. † **Debruyn**, Notaire honoraire, Lille.
971. **Delattre-Parnot** (Mme), Propriétaire, rue d'Inkermann, 18, à Lille.
613. **Eeckman** (Alex.), I. ❦, O ✠, Secrétaire Général honoraire, rue Jean-sans-Peur, 48, à Lille.
1478. **Forster** (J.), Doct. en médec., 10, St George's Road Eccleston Square, Londres.
60. † **Fromont** (Auguste), I. ❦, Propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 77.
2862. **Gallois** (Eugène), Explorateur, rue de Mézières, 6, à Paris.
2954. † **Kuhlmann-Agache** (Mme F.), Propriétaire, 13, square Jussieu, à Lille.
454. **Lorent-Lescornez**, Filateur de lin, rue Inkermann, 36, à Lille.
184. † **Mahieu** (Auguste), ✻, Filateur de lin, ancien Maire d'Armentières.
1153. † **Maracci** (Mme), Propriétaire, 11, rue des Fleurs, à Lille.
350. **Nicolle** (Ernest), ✻, A. ❦, ✠, Président de la Société, square Rameau, 11.
1741. **Phalempin** (Charles), C. ✠, 70, avenue des Ternes, Paris.
211. **Potié** (Jules), rue Mercier, 2, Lille.
96. **Renouard** (Alfred), I. ❦, ancien Secrétaire-général de la Société, à Paris.
138. † **Schotsmans** (Émile), Négociant, boul. Vauban, 9, à Lille.
356. † **Scrive-de Negri** (Jules), C. ✠, manufacturier, à Lille.
2395. **Wallaert** (Georges), Manuf., Juge au Tr. de Comm., r. de Bourgogne, 27, à Lille.

LISTE GÉNÉRALE DES MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ (1).

Aire-sur-la-Lys (*Pas-de-Calais*).

Nos d'inscription. MM.

3734. **Dard** (le Baron).
2796. **Demeure** (Léon), industriel.
2775. **Houcke** (Maurice), brasseur.
2648. **Schotsmans** (Henri), industriel.

Alençon.

2883. **Chevalier** (Albert), propriétaire, boulevard Lenoir-Dufresne, 3.

---

(1) Les Membres de la Société peuvent se procurer au Secrétariat le Diplôme de la Société contre le versement de cinq francs.
Les noms des membres *protecteurs* sont précédés d'un astérisque (*).
Ceux des membres *fondateurs* sont rappelés par deux astérisques (**).

Nos d'inscription. MM.

Annappes.

3740. Haute (Jules), propriétaire.
1731. Lemaire (Alfred), propriétaire, près la gare d'Ascq.

Anzin.

4300. Hennecart (Albert), ingénieur à la Société d'Escaut et Meuse.

Armentières.

284. Badart (Mme), directrice du Collège de jeunes Filles.
4400. Bal (L.), rentier, rue des Prés, 45.
4271. Biebuyck (Arnold), ingénieur, rue Marle, 4.
2263. Bloem, industriel, rue Sadi-Carnot, 6.
3897.* Bocquet (Honoré), gérant de la Maison Mahieu.
1973. Boyer (Edouard), propriétaire, rue Bayard, 36.
912. Cado (Edmond), propriétaire, rue Sadi-Carnot, 22.
3829. Cardon (Maurice), brasseur.
3147. Charvet-Locoge, fabricant, rue Nationale, 132.
186. Chas, négociant en toiles, rue de la Gare, 1.
3563.* Cuvelier, Directeur d'assurances, boulevard Faidherbe, 4.
2061. Dancoisne (Henri), propriétaire, rue du Moulin, 1.
189. Dansette (Jules), député, rue Nationale, 27.
3775. Debosque (Émile), ✱, (M), industriel, rue Bayard, 5.
4234.* Dufour, entrepreneur, rue du Faubourg-de-Lille, 86.
2992. Dufour (Étienne), chez M. Dufour-Lescornez, rue Lamartine, 29.
3718.* Duhot frères, industriels, rue de Strasbourg, 3.
4029.* Feinte (Constant), industriel, rue Nationale, 38.
1998. Hénaux (Victor), propriétaire, rue Sadi-Carnot, 12.
2370. Jeanson-Fauchille, fabricant, rue Denis-Papin, 4.
4257. Lambert, manufacturier, rue Bayard, 43.
825. Lescornez (Paul), brasseur, rue de Flandre, 25.
3571.* Longeville, fabricant, rue de Lille, 66.
3521. Mamet, manufacturier, rue du Faubourg-de-Lille, 1.
755. Martin (Jules), négociant, rue du Faubourg-de-Lille, 35.
942. Miellez, ✱, fabricant de toiles, rue de Strasbourg, 1.
2977. Motte (Jean), rue de Dunkerque.
3772.* Rogeau (Alfred), rue de Lille, 70.
2972. Rogeau (Paul), manufacturier, rue Denis-Papin, 6.
2278. Salmon (René), industriel, place de la République, 7.
3013. Schulz (Constant), fabricant de toiles, rue Nationale, 1.
2767. Thilleur, filateur, rue des Rotours, 17.
1607. Turpin (Louis), fabricant de toiles, rue Nationale, 5.
4221. Verbrugghe (Henri), représentant de la filature Dansette frères.
940. Villard, fabricant de toiles, rue de Strasbourg, 2.

Arras.

674. Bouthors, Directeur des Contributions directes.
1665. de Germiny (Le Bègue), Général de division, C. ✱, Commandt la 2e Division.

Nos d'inscription. MM.

Artres (*Nord*).

2435. Dewas (Auguste), négociant.

Avelin (*Nord*)

3101. Moutiez (Charles), négociant.

Avesnes-sur-Helpe (*Nord*).

2886. Gossart (Melles A. et E.).

Bailleul.

3826. Champeaux, notaire.
919.* Hie-Delemer, maire, fabricant de toiles.
3773. Wecxsteen (Remy), fabricant de toiles, rue du Poisson, 9.

Baisieux.

3489. Paternoster-Scol (Arthur), industriel.

Billy-Montigny.

3229. Lavaurs, directeur de la Compagnie des Mines de Courrières.

Boulogne-sur-Mer.

1955. Dujardin (Melle Cécile), ancienne institutrice, rue de Tivoli, 97.

Calais.

476. Becquart (Henri), négociant, rue du Vauxhall, 38.
109. Breton (Ludovic), ingénieur, directeur du tunnel sous-marin, directeur-propriétaire des Mines d'Hardinghen, 17, rue St-Michel.

Cambrai.

2032. Mme la Supérieure du Pensionnat St-Bernard.

Canteleu-Lille.

4268. Hébert (Émile), directeur de filature, avenue de Bretagne, 124.
3842.* Mulliez, brasseur, rue de Dunkerque.
4056*. Osswalt, directeur des tramways, 72, avenue de Bretagne.
3744. Tournemine (Édouard), caissier comptable, quai de l'Ouest, 36.

N°s d'inscription. MM.

Cassel.

1654. Amat (Gaston), propriétaire, au château de l'Hutseval.
1807. Loorius (Émile), Hôtel du Sauvage, Grande-Place.
2677. Mœneclaey, A. ✿, Conseiller général.
4233.* Samyn (Achille), Président de la Société de l'Hôtel-Casino.

Chaville (*Seine-et-Oise*).

4129. Tarible (J.), docteur en pharmacie, Villa des Merisiers.

Comines.

4070.* Cousin frères, industriels.
1504. Devos (Antoine), fabricant de fils retors.
3426.* Duriez-Lambin, industriel.
3058. Gallant, manufacturier.
4239.* Hassebroucq (Liévin fils), industriel.
3764.* Lambin (Louis), propriétaire.
1470. Vandewynckele fils (Auguste), manufacturier.
4071.* Verhaeghe, industriel.

Condé-sur-l'Escaut.

1239. Beaumont-Cousin (Louis), entrepreneur de travaux publics.
1831. Pureur (Pierre), A ✿, brasseur.

Courrières (*Pas-de-Calais*).

2590. Bernard (André), industriel.

Croix-Wasquehal.

2142. Balcaen, fabricant de biscuits, rue de la Gare.
3079. Boag (Thomas), employé chez M. Holden.
4254. Defontaine (Henry), employé, rue du Metz.
3892. Degrelle (Émile), employé, rue de la Gare, 44.
3078. Gemmell (Edward), employé chez M. Holden.
2892. Germain (Léon), comptable, rue du Trocadéro.
250. Mathieu, A. ✿, instituteur, place St-Martin.
2082. Mafille (Auguste), employé chez M. Holden, boulevard de la Chapelle.
2785. Petit-Dupir, négociant, rue de Roubaix.
3056. Plateau (Alfred), industriel.
2891.* Seynave-Dubocage, industriel, 47, rue de Roubaix.
2496. Toussaint (Alphonse), pharmacien, place St-Martin.

Denain.

2707. Verley (Gaston), rue du Quesnoy.

Nos d'inscription. MM.

Deûlémont (*Nord*).

2845. Claro (Lucien), tissage mécanique.
1551. Flipo (Louis), rentier.
2182. Vandermersch-Peucelle, propriétaire.

Diekirch (*Grand Duché de Luxembourg*).

3905. Nelles (Alfred), directeur de l'hôtel des Ardennes.

Don.

3588.* Gagedois, industriel.

Douai.

4078. Bar, docteur en droit, rue Campion, 7.
634. Joppé (Ed.), O. ✠ A. ✠, Cons. à la Cour d'Appel, r. de l'Abbaye des Prés, 44.

Dunkerque.

3268. Bernard (Carlos), négociant, 14, rue du Sud.
1490.** Coquelle (Félix), A. ✠, ✠, ✠, ✠. Consul du Pérou, juge au Trib. de Commerce.
4194. Jannin, Consul du Chili, rue Royale, 38.
3332. Smagghe, conducteur des Watteringues, rue de la Gare, 23.
2386.* Tresca-Coquelle (H.), malteur, rue de Calais, 33.

Ennetières-Avelin.

2591. Robert (Madame), propriétaire.

Equihen, *par Boulogne-sur-Mer*.

676. Hache, professeur de langues.

Estaires.

1472. Ernout (François), propriétaire.
1710. Lefrancq (Auguste), fabricant de toiles.
3781.* Leroy fils, fabricant de toiles.

Flers.

3130. Dupire (Édouard), entrepreneur de peinture.
3785. Lepers (Louis), brasseur au Breucq.

Flers-en-Escrebieux (*Nord*).

2884. Thiry, directeur des mines de l'Escarpelle.

Nos d'inscription. MM.

Forest *par Ascq.*

4136.* Lerailler (G), fabricant.

Fournes.

404. Gombert, A. ✿, chef d'institution.

Givet.

2732. Bidart, capitaine au 148e Régiment d'infanterie.

Gommegnies.

3765. Payen (Camille), négociant en épiceries.

Gondecourt (*Nord*).

4224. Bauduin (Arthur), brasseur.
3599. Storme (Georges).
1896. Zègre-Delebecque (Louis), négociant.

Hallencourt (*Somme*).

4081.* Deneux (Anschaire), industriel et maire.

Hallennes-lez-Haubourdin.

3968. Platel (Amédée), étudiant.

Halluin.

3320.* Defretin (E.), fabricant de toiles.
3608.* Delattre, frères, manufacturiers.
4064.* Demeester (Alfred), industriel.
4065.* Demeester (Jules), brasseur.
4219*. Duverdyn, brasseur, rue de Lille, 193.
3422. Hennion (Jules), filateur.
4069.* Lemaitre-Demeester, fils, industriels.
3314. Loridant-Dupont, fabricant de linge de table.
3067. Meesemaeker (Lucien), pharmacien.
3579. Pollet (Charles), comptable.
2295. Rabier (René), percepteur des Finances.
4267*. Sion-Arnould, industriel.
3310. Van Heddeghem, fabricant de chaises.

Nos d'inscription. MM.

Haubourdin.

77. Bonzel (Arthur), A. ✿, distillateur.
1714. Cordonnier (Célestin), brasseur.
2309. Cousin-Devos, maire.
4223*. Cuvelier-Boutry, propriétaire, rue de Béthune, 104.
30 . Cuvelier-Verley (Albert), négociant en vins.
1225. Defretin, architecte.
2925. Fichaux, manufacturier.
4139. Flourens (Madame), rue du Rivage, 26.
4220. Lefebvre (Alfred), tanneur.
470. Loridan (Victor), I. ✿, directeur de l'école primaire supérieure.
726. Nicole, architecte, bibliothécaire du Comice agricole de Lille.
1467.* Rose (Maurice), brasseur.
738. Sander (Ad.), blanchisseur de fils et tissus.
949. Verley (André), propriétaire.
4403. Verley-Galloo (Pierre), rue de la Gare, 35.

Hazebrouck.

2959* Chamonin (Ernest), propriétaire, rue de la Clef.
2293. De Jonckèere (Henri), propriétaire, rue de Rubecque, 14.
3788. Lemeiter (l'abbé Eugène), professeur à l'institution St-Jacques.
3888. Poupart, docteur en médecine.

Hellemmes (*près Lille*).

2650. Basselart, propriétaire, rue Chanzy, 51.
3159. Féron, instituteur.
2300. Guillemaud, filateur.
3709. Juillot, directeur de filature, rue Chanzy.
3401. Lefebvre-Couplet, brasseur.
100. Lemaire, A. ✿, instituteur retraité, rue Sadi-Carnot, 93.
2831. Stermann (E.), directeur de la filature Lorent-Lescornez.

Hem.

2332. Leborgne (François), fabricant de tapis.
1120. Mulaton-Leborgne (Jean), teinturier en tissus.
2330. Mulaton (François), industriel.
2331. Mulaton (Antoine fils), industriel.

Hénin-Liétard (*Pas-de-Calais*).

1193. Caullet (Édouard), négociant, rue de la Place.
3518. Descloquement (François), brasseur.
234. Desmars (Alfred), ingénieur-chimiste.

Houplin (*Nord*).

2695. Delaune-Tilloy (Madame Alfred), propriétaire.

Nos d'inscription. MM.

Houplines (Nord).

1606. Becquart (Lucien), fabricant de toiles.
4105. Chantreau, pharmacien.
2238. Plet (Gustave), représentant de Commerce.

La Madeleine-lez-Lille.

4324. Albert (Charles), chef de bureau, rue Jean-Bart, 48.
3151. Beeli, propriétaire, rue du Pré-Catelan, 17 *bis*.
1688. Belin (Jules), propriétaire, rue Gambetta, 44.
4359. Benoit, docteur en médecine, rue de Lille, 59.
4414. Bocquet (Mlle Gabrielle), employée, rue de Lille, 244.
2101. Choquel (Gustave), fabricant de fours, rue de Lille, 181.
811. Crepelle-Fontaine, ☼, chaudronnier-constructeur, rue de Lille, 152.
2678. Delesalle (Émile), rue Pasteur, 14.
3920. Desrumaux-Lehembre, propriétaire, rue de Lille, 103.
4027. Fleury-Legrand, industriel, rue de Lille, 102.
1253. Fontaine (Georges), propriétaire, maire, rue de Lille, 184.
2764. Fontaine (Maurice), négociant, rue de Lille, 199.
2212. Hespel (Ernest), négociant en vins.
1709. Hochstetter (Jules), A. ☼, directeur des Usines de Produits chimiq. du Nord.
3139. Jean (Fernand), employé, rue du Chaufour, 1.
3774.* Lemetter (G.), négociant en bois, rue du Quai, 160.
3907.* Morreel (Georges), négociant, rue Thiers, 12.
2566. Ninive (Léon), courtier en grains, rue de Lille, 241.
1036. Patoir, docteur en médecine, 4, rue Faidherbe.
4336. Platel (Charles, propriétaire, rue Faidherbe, 51.
4289. Salembier-Delebarre, négociant, rue de Lille, 118.
4013. Sauvage, officier d'administration, rue du Chaufour, 2 *bis*.
3966. Thomassin (Madame), rue de Lille, 117.
4357. Verroust (Jules), propriétaire, rue Faidherbe, 78.

Lambersart.

4061. Cogez (Henri), rentier.
2868. Crepy (Fernand), filateur de coton, rue Flament-Reboux.
2514. Crepy (Maurice), filateur de coton, rue Flament-Reboux.
739. De Cagny (Edm.), courtier, rue des Écoles.
1597. Delcourt (A.) fils, teinturier.
2702. Drieux (Achille), villa Marie, avenue de l'Hippodrome.
2169. Grimonprez (Léon), propriétaire.
4244. Grimonpré-Delebart, propriétaire, rue de Lille, 59.
4126. Lagache (Mme), villa Antonia, avenue de l'Hippodrome.
3813. Leroy (Albert), représentant, rue Quecq, 61.
1037. Nuytten, négociant.

N^os d'inscription. MM.

3791. Plancq, boucher, rue de l'Abbé-Deleplanque.
3418. Vaillant-Desruelle, industriel.
3455. Wgeux, propriétaire, villa Van Dyck, avenue de l'Amiral-Courbet.

Lannoy.

2802. Association des Anciens élèves de l'École de Lannoy.
1689. Deffrennes (Jean), manufacturier.
2483. Dujardin (Pierre), pharmacien.

Lens (*Pas-de-Calais*).

1937. Bollaert (Félix), ingénieur des mines, agent commercial des mines de Lens.
4238. Nieuviarts (Fernand), pharmacien.
2169. Rincheval-Parisse, brasseur.
236. Stiévenart (Arthur), fabricant de câbles, 48, rue de Douai.

Lesquin.

1726. De Jaeghère (Édouard), brasseur.

LILLE.

317. Abrey (Miss), A. ✿, professeur de langue anglaise, r. de l'Hôpital-Militaire, 33.
2356. Abry (Georges), négociant en bois, rue de Faubourg-de-Béthune, 46.
1025. Acheray (Mme Ve), rue Saint-Gabriel, 101.
1708. Aerts-Becquart (Henri), ancien brasseur, rue Malus, 14.
1826. Aerts-Debaisieux, négociant, rue à Fiens, 8.
2821.* Agache (Edmond), propriétaire, rue Delezenne, 3.
48. Agache (Edouard), ✠, président honoraire de la Société industrielle, rue de Tenremonde, 18.
3646. Aguilar (Ferdinand), commis-négociant, rue Brûle-Maison, 31.
537. Alavoine (Melle Berthe), A. ✿, institutrice, rue du Marché, 58 *bis*.
1031. Alavoine, commis principal des postes, place de la République, 12.
257. Allard (Mme), propriétaire, rue Royale, 104.
3767. Amelin (Alfred), représentant, place de la République, 4.
3795. Amelin (Maurice), S. Directeur du dépôt des Forges de la Providence, rue Nicolas-Leblanc, 53.
4213. Andrieux (Étienne), place Simon-Vollant, 17.
3356. Angelo (Alfred), négociant, rue de Turenne, 67.
2918. Ardaillon, I. ✿, prof. de géographie à la Faculté des Lettres, boulevard des Écoles, 2.
3956. Arnaud (Mme Léon), rue Nationale, 272.
1593. Arnould (colonel), ✠, ✠, directeur de l'Ecole des hautes études industrielles, rue Princesse, 59.
2400. Arquembourg, ingénieur, boulevard Bigo-Danel, 33.
2303. Artau (Louis), tailleur, rue Nationale, 110.
3270. Artaud (Charles), représentant, rue Jacquemars-Giélée, 76.

Nos d'inscription. MM.

4339. Aubert, officier d'administration de 1re cl. du génie, fort St-Sauveur.
3444. Ausset (Dr), A. ✿, prof. agrég. à la Fac. de Médec., boul. de la Liberté, 153.
2654.* Avon, C. ✱, général de brigade, rue des Jacobins, 132.

1542. Babin, relieur, rue de l'Hôpital-Militaire, 39.
3959. Bach (Charles), employé à la Préfecture, place Richebé, 4 *bis*.
2308. Badts (Mlle Emma), négociante, rue du Sec-Arembault, 20.
3237. Baelde docteur en médecine, boulevard de la Liberté, 43.
2451. Baggio-Duverdyn (Mme J.), propriétaire, rue de la Barre, 29.
1018. Bailleux (Edmond), propriétaire, rue de Toul, 1.
1456. Bailliard (Victor), négociant, rue du Faubourg-de-Roubaix, 199.
3111. Baillœuil-Baudon (Mme), propriétaire, boulevard Vauban, 7.
1519.* Baratte fils, négociant, rue Léon-Gambetta, 8.
4120. Barbe (Jean), avocat, rue Saint-Pierre, 4.
2698. Barrois (Auguste), industriel, rue du Faubourg-de-Roubaix, 124.
21. Barrois (Ch.), O. ✱, I. ✿, ✠, Prof. à la Faculté des Sciences, rue Pascal, 37.
784. Barrois (Henri), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 135.
326. Barrois (Théodore), député, A. ✿, Dr, professeur à la Faculté de Médecine, rue Nicolas-Leblanc, 51.
507. Barrois (Mme Vve Théodore), rue de Lannoy, 63.
3060. Barrois-Charvet (Mme), propriétaire, boulevard de la Liberté, 27.
3921. Bastide-Herland (Mme Vve), rue d'Isly, 60.
1286. Basuyau, receveur de l'Enregistrement, rue Caumartin, 32.
4047. Bataille (César), rue Faidherbe, 28.
3615.* Bataille (Georges), industriel, boulevard de la Liberté, 177
1080. Batteur, directeur d'assurances, rue Bourignon, 1.
1622. Batteur (Carlos), ✱, I. ✿, architecte, rue Jean-sans-Peur, 9.
1670. Batteur-Vanuxem, vérificateur, rue d'Antin, 19.
4100. Baudin (A.), ✱, Commandant en retraite, rue Blanche, 18.
4281. Baumgartner, rue Nationale, 126.
3448.* Bayart (Henri), sous-directeur général d'assurances, rue de Bourgogne, 28.
4057. Beal (Dr), square Jussieu, 5 *bis*.
1566.* Beaufort (Henri), A. ✿, négociant, rue de Lens, 63.
2592. Beaufort-Rigot, négociant, rue Saint-Pierre, 27.
3786.* Beaurepaire, peintre, boulevard de la Liberté, 60.
4121. Bécour, libraire, rue Basse, 4.
3723. Bédart, I. ✿ professeur agrégé à la Faculté de Médecine, rue Masséna, 17.
1009. Béghin (Auguste), négociant, rue Jean-Levasseur, 17.
4104. Béghin (Théodore), représentant, rue de Loos, 6.
4228. Beirnaert, commerçant, rue Faidherbe, 44.
1628. Belval, commissionnaire en douanes, rue des Buisses, 11.
1227.* Bériot (Madame Ve Camille), fabricant de chicorée, rue de Douai, 69.
4042. Bernard, rue Gauthier-de-Châtillon, 40.
1836. Bernard (Achille), architecte, rue du Quai, 12.
3395.* Bernard (Benjamin), propriétaire, rue de Thionville, 31.
2776. Bernard (Étienne), industriel, rue de Courtrai, 22.
2469. Bernard (Eugène), chirurgien-dentiste, rue des Poissonceaux, 31.
1072.* Bernard (Jean), raffineur, rue de Courtrai, 20.

Nos d'inscription. MM.

2980.* Bernard (Joseph), industriel, rue de Courtrai, 20.
2124. Bernard (Maurice), membre de la Chambre de Commerce, r. de Courtrai, 14.
2228. Bernard (Mme Georges), propriétaire, rue des Canonniers, 17.
1827. Bernard-Ducrocq, fabricant, rue Charles-de-Muyssart, 25.
1792. Bernard-Perus (Fritz), agent génér. d'assurance, rue de Roubaix, 45.
2774. Bernard (Mme Ve Benjamin), propriétaire, place aux Bleuets, 7.
606. Bernard-Wallaert (Mme Vve), rue Jacquemars-Giélée, 36.
224. Bernardines (Mme la Supérieure du Couvent des), rue d'Esquermes, 93.
4298. Bernheim, négociant, rue Jeanne-d'Arc, 11.
4318. Bertaux, A ✿, docteur en médecine, rue André, 16.
1279. Berteloot, propriétaire, rue du Marché, 38.
1841. Bertherand (Mme Vve), propriétaire, rue des Jardins-Caulier, 2.
3031. Bertin (B.), négociant, rue de Paris, 246.
4201. Bethléem (l'Abbé), rue Jean Bart, 14.
544.**Béthune (Clément), propriétaire, rue Saint-Jacques, 25.
3169. Bettmann, chirurgien-dentiste, boulevard de la Liberté, 38.
4342. Beun, négociant, rue de Roubaix, 24.
3939. Beuque (Louis), négociant, boulevard de la Liberté, 80.
4407. Beyaert, ameublements, Grand'Place, 18.
4353. Bidart (Mme Vve), rue Jacquemars-Giélée, 69.
4297. Biebuyck (Docteur Edmond), rue de la Louvière, 41.
3216. Bienvaux, ingénieur des ponts et chaussées, rue de Bruxelles, 2.
2144. Bienvenu, percepteur des contributions directes, rue d'Anjou, 21.
2185. Bieswal (Paul), propriétaire, boulevard Vauban, 13.
27. Bigo-Danel (Émile), ✠, I. ✿, ✚, imprimeur, boulevard de la Liberté, 95.
520. Bigo (Louis), représentant des Mines de Lens, boulevard Vauban, 95.
2246. Bigo (Auguste), propriétaire, rue Watteau, 3.
2349. Bigo (Omer), imprimeur, rue Boucher-de-Perthes, 88.
4249. Bigo-Dejardin, industriel, rue d'Esquermes, 122.
3883. Bigot, capitaine au 16e bataillon de chasseurs, rue Barthélémy-Delespaul, 114.
1901. Bigotte (François), négociant, rue d'Amiens, 19.
2298. Bigotte (Albert), négociant, rue Solférino, 304.
3516. Billot (E.), ingénieur au chemin de fer du Nord, rue Jeanne-d'Arc, 54.
4135. Binauld (Florent), Conseiller général, rue d'Arcole, 11.
4090. Bizard (Mme Vve), boulevard de la Liberté, 121.
3804. Bizard (Colonel), ✠, au 43e régiment, à la Citadelle.
2924. Blanchet (Gabriel), élève de l'école de Commerce, place Cormontaigne, 4.
2588. Blanquart (Aimable), propriétaire, rue Brûle-Maison, 101.
3962. Bléront, instituteur, rue des Tours, 15.
260. Blondeau (E.), avocat, rue d'Angleterre, 5.
1684.**Blondeau (Melle Louise), propriétaire, rue Royale, 118.
1220. Blondin, ✠, juge honoraire, place de la Gare, 11.
4160. Blot (Léon), négociant, boulevard Bigo-Danel, 2 bis.
3843. Blum (Félix), négociant, rue des Ponts-de-Comines, 50.
957. Blum (Pierre), gérant, rue Saint-Augustin, 29.
3669. Bocquet (Alfred), négociant, rue Solférino, 175.
1907. Bocquet (Mme Edmond), propriétaire, rue Royale, 114.
3736. Boissard (Adéodat), docteur en droit, rue de la Digue, 3.
1796. Boisse-Scrépel (J.), fabricant de toiles, rue Jacquemars-Giélée, 126.
1608. Boitel (Georges), négociant, rue d'Angleterre, 53.

N^{os} d'inscription. MM.

900. Boittiaux, négociant en lins, rue du Molinel, 55.
2242. Boittiaux (Jérome), rue André, 43.
4171. Bolgert (Général), O. ✡, commandant la 1re brigade de cavalerie, rue Négrier, 75.
3776. Bonet (P.), ✡, ingénieur, rue Solférino, 248.
4028. Bonnaric, I. ✡, directeur départemental de l'Enseig. primaire, r. d'Antin, 35.
262. Bonte (Auguste), juge au Tribunal de commerce, rue des Trois-Mollettes, 5.
4231. Bonvalot, opticien, rue Esquermoise, 71.
3598. Boone (Lucien), étudiant, rue Solférino, 298.
4152. Boone (E.), ingénieur civil, boulevard Victor Hugo, 28.
4241. Borel, agent général de la Grande-Chartreuse, rue Nationale, 290.
4199. Bossuyt (Camille), propriétaire, rue des Frères-Vaillant, 2.
2038. Bouchez (Mme Vve), rentière, rue Solférino, 153.
2455. Bouchez (Alfred), fabricant de toiles, rue de Paris, 146.
4259. Bouchez, docteur en médecine, rue Pierre-Legrand, 159.
3279. Boudignié (Jules), propriétaire, 141, rue Solférino.
4367. Boudry (Émile), propriétaire, rue du Chaufour, 6.
3400. Bouillet-Bigo, brasseur, rue Belle-Vue, 71.
2987. Bourgoignon (Mlle), A. ✡, professeur au collège Fénelon, r. Nationale, 102.
4095.* Bourigeaud (Julien), industriel, rue du Ballon.
4351. Bourlet (Maurice), négociant, place Simon-Vollant, 13.
2970. Bourse (Charles), propriétaire, rue d'Antin, 36.
4033.* Boussemart, négociant, rue Solférino, 173.
506. Boutemy (Madame), boulevard de la Liberté, 159.
3708.* Boutry (Édouard), filateur, rue du Long-Pot, 80.
2672. Boutry (Léon), bijoutier, rue des Manneliers, 10-12.
2708. Boutry (Madame Henry), propriétaire, boulevard de la Liberté, 17.
3144. Boutry (Léon), filateur, rue du Long-Pot, 67.
2761. Boutry-Brame (J.), étudiant, rue de Douai, 5.
4316. Boyer, percepteur, rue Jeanne-d'Arc, 4.
253. Brabant (Paul), fabricant de céruse, boulevard Louis XIV, 4.
2391. Brame (Auguste), pharmacien, rue Gambetta, 250.
4284. Bramme (Fernand), changeur, rue de Bouvines, 15.
3224. Brasseur (Mme Jeanne), propriétaire, rue Nationale, 324.
4007. Brière (Mme Vve), dentiste, rue Nationale, 126.
2834. Brossard (Mme Vve), rue Faidherbe, 7.
4014. Broutin (Eugène), représentant, rue des Débris-Saint-Étienne, 7.
1842. Brulé (E.), Hôtel de la Paix, rue de Paris, 46.
3251. Brulin (Henri), Agent de Charbonnages, rue des Stations, 21.
3287. Brunschwig, chemisier, 66, rue Nationale.
2676. Buisine (E.), sculpteur, rue Solférino, 154
3666. Buisset-Dupir, négociant, rue Masurel, 13.
2145. Bulteau (Louis), avoué, boulevard de la Liberté, 47.
3925. Buns (Jules), négociant, rue Grande Chaussée, 44.
628. Bureau (Ernest), négociant en fils, rue de la Bassée, 46.
4307. Busschaert (Louis), représentant, rue du Chevalier-Français, 7.
3811. Butin-Montagne (Vve), propriétaire, rue de Bourgogne, 44.
4354. Butzbach (Eugène), ingénieur, rue Auber, 63.
2979. Caille (Jules), instituteur, rue de l'Hôpital-Militaire, 79.
2696. Calmette (Docteur), O. ✡, directeur de l'Institut Pasteur, boulev. Louis XIV.

Nos d'inscription. MM.

1442. Callens (Henri), négociant, rue Fontaine-del-Saulx, 1 *bis*.
4040. Caloine (Mlle), rentière, rue André, 3.
1812.* Calonne (Albert), commis des postes et télégraphes, r. du F.-de-Roubaix, 133.
3402. Cambier-Dufour (Georges), rue de l'Hôpital-Militaire, 32.
2221. Camus (Félix), avocat, rue de Bourgogne, 15.
4192. Candelier (Charles), ingénieur à la Compagnie du Chemin de fer du Nord, rue André, 33.
867. Cannissié (Émile), banquier, boulevard de la Liberté, 93.
1624. Cannissié (Alex.), ingénieur, rue Patou, 29.
2272. Cannissié (Maurice), représentant de Commerce, rue Manuel, 81.
3362. Canonne (Mlle), institutrice, rue Esquermoise, 23.
1071. Cantineau-Cortyl, I. ✿, membre de la Comm. historique, rue Colbert, 176.
3904. Capelle (François), représentant, place de Béthune, 3.
4248. Cardinal-Thiriez, propriétaire, rue Auber, 53.
1797. Carin (Mlle), négociante, Grande Place, 36.
3783. Carissimo (l'abbé), aumônier militaire, rue de la Barre, 33-35.
3667. Carlier, employé, rue Caumartin, 42.
2039. Carlier (Édouard), négociant, rue Caumartin, 24.
1963. Carlier (Victor), I. ✿, docteur en médecine, rue des Jardins, 16.
781. Caron, docteur en médecine, rue du Faubourg-de-Roubaix, 156.
1173. Caron, négociant, rue Jacquemars-Giélée, 15.
2134. Caron (Melle Coralie), propriétaire, rue Boucher-de-Perthes, 47.
2544. Carpentier (Madame Vve Auguste), rue de Puébla, 14.
3441. Carpentier (Melle Louise), artiste-peintre, rue Nationale, 95.
3871. Carpentier (Gaston), rue de Roubaix, 36.
1799. Carpentier (Paul), A. ✿, avocat, rue Jacquemars-Giélée, 35.
4174. Carpentier-Gousseaume (Docteur), rue de Turenne, 33.
2319. Carré (Lucien), employé à la Préfecture du Nord, place Cormontaigne, 20.
4186. Carré de Malberg, substitut, rue de Bourgogne, 54.
2838. Carrette (Alphonse), rentier, rue Jeanne-d'Arc, 76.
3072. Carron-Flament, négociant, boulevard Victor-Hugo, 46-48.
1525. Carron-Villers, négociant, rue de Bruxelles, 3.
1870. Carton (René), courtier, rue Nationale, 53.
210. Castelain (F.), I. ✿, docteur en médecine, rue de l'Hôpital-Militaire, 5.
3975. Castelot (Henri), boulevard des Écoles, 44.
1682. Castiaux (Eug.), propriétaire, rue Desmazières, 7.
2036.* Cateaux (Edmond), rue Ratisbonne, 10.
3070. Catel-Béghin, filateur, boulevard de la Liberté, 21.
2620. Catoire (Victor), négociant en charbons, rue de Bourgogne, 7.
3515. Catteau (l'abbé), rue Colbert, 25 *bis*.
3661. Cauchie, ancien notaire, rue de Tenremonde, 11.
4098. Caudrelier (J.), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 6.
1077.* Caulliez (Henri), nég. en laines, consul de la Rép. Argent., r. Desmazières, 14.
2786.* Caulliez (Alexandre), négociant en laines, rue de Béthune, 56.
107. Cavro, I. ✿, directeur de l'école primaire, square Ruault, 12.
522. Cazier, A. ✿, commis-négociant, rue Durnerin, 16.
1390. Chalant (Armand), propriétaire, Parc Monceaux.
4226. Championnet (G.), représentant des forges, rue Nationale, 9.
3487. Chancel, étudiant, rue Jeanne-d'Arc, 12.
782. Charbonnet (Paul), professeur, rue de Bourgogne, 33.

Nos d'inscription — MM.

4395. Charles (Mlle Marguerite), rue du Port, 88.
4016. Charmeil, A. ✿, professeur à la Faculté de médecine, boul. de la Liberté, 134.
4179. Charpentier, ingénieur des Mines, boulevard Montebello, 12.
4381. Charras (Mme Vve), rentière, rue des Fossés, 6.
3286. Charruey (Madame Veuve), propriétaire, rue André, 4.
4309. Chattelyn, constructeur, boulevard de la Liberté, 55.
4218. Chauvel, négociant, rue de Turenne, 17.
4393. Chauvin, commissaire de police, rue du Dieu-de-Marcq, 5.
3823. Chaval (Edmond), négociant, rue d'Artois, 193.
2864. Chesnelong, ✱, avocat, rue Royale, 99.
2731. Cheval (Félix), négociant, rue Jean-sans-Peur, 2.
4275. Chevresson-Leduc, boulevard Vauban, 52.
956. Chivoret (Alphonse), fabricant de briques, rue du Pôle Nord, 35.
4006. Chochon (Auguste), directeur du Comptoir d'Escompte, rue Meurein, 18.
3302. Chollet (l'abbé), rue d'Isly, 3.
1098. Chombart de Lauwe (Pierre), avocat, boulevard Vauban, 17.
3047. Choquereaux (Jules), propriétaire, boulevard de la Liberté, 151.
1817. Choquet (Louis père), négociant, rue Solférino, 116.
966. Chotin (L.), docteur en médecine, boulevard de la Liberté, 91.
3895. Chrétien (G.), employé, rue d'Isly, 54.
3255. Claeyman, entrepreneur de peinture, rue Voltaire, 33 *bis*.
1960. Clainpanain (Th.), propriétaire, rue de Puébla, 9.
2576. Clément (Victor), I. ✿, secrétaire de la Chambre de Commerce, r. Solférino, 14.
3950. Clerc, O ✱, intendant militaire, rue de la Chambre-des-Comptes, 4.
4280. Clerc, négociant, rue de l'Hôpital-Militaire, 81.
3593. Cles (P.), représentant, rue de la Louvière, 11.
4167. Cluzet, ingénieur, place Simon-Vollant, 10.
2533. Cocard (Jules), A. ✿, fondeur, rue de Valenciennes, 13.
2704. Cochez, A. ✿, professeur, rue St-Gabriel, 7.
3141. Cocquerez-Dimiez, bonneterie, rue des Sept-Agaches, 4.
3754. Codvelle (Paul), directeur d'Ecole, rue Durnerin, 30.
3707. Coevœt-Renouard, négociant, boulevard des Ecoles, 1.
3877. Coillot (Louis), négociant, rue de Fleurus, 14.
4088. Colas (Docteur), boulevard de la Liberté, 67.
4279. Colbrant (Georges), directeur de tissage, rue Barthelemy-Delespaul, 86.
4255. Colle (Pierre), docteur en médecine, rue Boileux, 1.
4397. Collette (Georges), négociant, rue des Manneliers, 8.
4024. Collette (Henri), ingénieur, rue Brûle-Maison, 95.
140. Comère (L.), fabricant de plâtre, rue de la Halle, 9.
3717. Compagnon, Colonel, Directeur du Génie, Fort St-Sauveur.
1510. Constant (Victor), employé de Commerce, rue de Loos, 27.
3319. Constant (Eugène), ingénieur, rue de Turenne, 45.
3343. Contal, ✠, architecte-paysagiste, 9, rue St-Firmin.
1785. Convain-Minet, propriétaire, boulevard de la Liberté, 34.
2132. Convain (Léon), commerçant, rue Neuve, 21.
2554. Coppin (Mme Charles), rentière, place Philippe-Lebon, 28.
288. Coquelle (Edmond), A. ✿, négociant, rue Jacquemars-Giélée, 22.
4188. Cordier (Madame), négociante, place St-Martin, 14.
546. Cordonnier (L.), ✠, architecte, rue Marais, 8.
2235. Cornée (Ferd.) chef de division de Préfecture en retraite, rue Solférino, 316.

N° d'inscription. MM.

4184. Cornet (Alexandre), représentant, rue Voltaire, 38.
2510. Cornille, négociant en vins, rue de Douai, 83.
4402. Cornillot (Louis), confiseur, rue de l'Hôpital-Militaire, 7.
32. Cosset-Dubrulle, A. ✿, négociant, rue Turgot, 45.
4273.* Cottignies (Alban), propriétaire, rue de la Halle, 43.
4169. * Courbassier (Général), Command. la 1re Division d'infanterie, b. Montebello, 37.
793. Courmont (Léon), négociant, rue Brûle-Maison, 75.
3621. Courmont (René), notaire, rue Royale, 41.
2733. Courouble (J.), négociant, rue de Tournai, 124.
4022. Courtecuisse (Victor), A. ✿, rue Nationale 101.
2383.* Courtecuisse-Voreux (Dominique), nég. en métaux, r. du Vieux-Faubourg, 20.
3854. Courtin, Lieutenant au 43e de ligne, rue Fontaine-del-Saulx, 23.
2130. Couturier (Emile), rentier, rue Jeanne-d'Arc, 74.
1044. Cox-Cappelle (E.), propriétaire, rue de Fleurus, 30.
344. Crémont, ✠, distillateur, boulevard de la Liberté, 219.
807. Crepelle (Jean), ✻, constructeur, rue de Valenciennes, 50.
1301. Crépin (Florimond-Henri), industriel, rue Nationale, 247.
280. Crepy (Mme Vve Adolphe), propriétaire, rue de Canteleu, 39.
1491.** Crepy (Auguste), ✠, négociant, rue des Jardins, 28.
263. Crepy (Ernest), filateur de lin, rue de la Bassée, 35.
293. Crepy (Eugène), filateur de coton, boulevard de la Liberté, 19.
264. Crepy (Léon), filateur de coton, boulevard Vauban, 92.
474.* Crepy (Mme Paul), propriétaire, boulevard Vauban, 29.
266. Crespel (Albert), ✻, fabricant de fils retors, rue des Jardins, 18.
670. Crespel (R.), négociant en cires, rue Léon Gambetta, 56.
3360. Crevaux, ✻, proviseur au Lycée Faidherbe.
1692. Croin (Paul), rentier, rue du Buisson, 63.
1453. Crouan (Alexandre), agent de change, rue d'Angleterre, 71.
2433. Cuvelier (Lucien), filateur, rue de Bouvines, 12.

1769. Damide-Lemaire, propriétaire, Grand'Place, 9.
4107. Damois, étudiant, rue Gambetta, 147.
493. Danchin (F.), A. ✿, ✠, avocat, Membre de la Commission Historique, quai de la Basse-Deûle, 34.
26. Danel (Léonard), C. ✻, I. ✿, C. ✠, imprimeur, rue Royale, 85.
495. Danel (Léon), ✠, imprimeur, rue Nationale, 175.
626. Danel (Louis), A. ✿, ✠, imprimeur, rue Jean-sans-Peur, 17.
2373. Danel (Georges), notaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 62.
1439. Danjou (Léon), négociant, rue de Béthune, 40.
3008. Danna, négociant, rue Princesse, 19.
3252. Danna (Georges), négociant, rue Princesse, 61.
2414. Danset (Jules), représentant, rue Jules-de-Vicq, 16.
3559. Daubresse, négociant, rue Ratisbonne, 29 *bis*.
1032. Dauchez (René), rue Jacquemars-Giélée, 60.
3501. Dauthuile, sous-lieutenant, rue de Gand, 54.
4328. David, employé, rue Brûle-Maison, 110.
2853. David-Wiart, fabricant de tulle, boulevard Montebello, 14.
3500.* Dawson (Albert), négociant, rue de la Louvière, 32.
3499.* Dawson (George), négociant, rue de la Louvière, 30.

Nos d'inscription. MM.

4413. Debachy, fabricant de corsets, boulevard de la Liberté, 91.
3857.* Debailleul (Armand), rue du Vieux-Faubourg, 5bis.
4083. Debailleux (Bernard), rentier, rue des Meuniers, 27.
2662. Debayser (Camille), rue du Faubourg-de-Roubaix, 152.
320. Debayser (Edouard), courtier, rue de la Chambre-des-Comptes, 3.
1982. De Beugny d'Hagerue (Amédée), père, propriétaire, rue Royale, 134.
704. Debièvre (E.), I. ✿, rue du Faubourg-de-Roubaix, 201.
1501. Debièvre-Fournier, négociant, rue d'Artois, 24.
4079. Debièvre-Labbé, représentant, rue de Lannoy, 98.
3592. Deblock (Veuve), rentière, rue Jacquemars-Giélée, 116.
502. Debon, I. ✿, professeur de philosophie au lycée, boulevard de la Liberté, 60.
605. De Boubers (G.), négociant en huiles, rue Négrier, 3.
3912. Debrauwère, huissier, rue Nationale, 117.
1177.** Debruyn (Mme), propriétaire, rue Nationale, 142.
2345. De Bruyn, industriel, rue de l'Espérance, 22.
4332. Debruyne (Constant), propriétaire, rue du Château, 30.
2855. Debuchy (Maurice), fabricant de tissus, rue des Stations, 12.
4096.* Debuchy (René), industriel, rue Nationale, 220.
1889. Decalf (Gaston), directeur de tissage mécanique, avenue de Dunkerque, 233.
4352. de Callenstein (Paul), bijoutier, rue Esquermoise, 28.
3540. Decamps-Bassez, (Mme Vve) rue des Arts, 42 et 44.
1856. Decarne (Gustave), négociant, rue des Buisses, 2.
4140. Decaux, instituteur, rue Brûle-Maison, 155.
4149. Declercq (Gustave), fabricant de tulle, boulevard Bigo-Danel, 21.
4293. Decobert, pharmacien major en retraite, rue Gambetta, 13.
3309. Decoster (l'Abbé P.), rue des Stations, 73.
3259. Decoster-Huet (Edouard), négociant, rue de la Louvière, 128.
2372. Decoster-Nicolle, négociant, rue Blanche, 16.
2907. Decourchelle (Gustave), étudiant, rue Nationale, 299.
2794. Decramer (Louis), pharmacien, rue de Juliers, 105.
1538. Decroix (Madame Charles), propriétaire, rue Barthélemy-Delespaul, 138.
2001. Decroix (Jules), avocat, place de la République, 10.
2002. Decroix (Henri), banquier, rue Royale, 42.
2074. Decroix (Georges), industriel, rue de Paris, 52.
2541. Decroix (Pierre), fils, banquier, rue Royale, 42.
2905. Decroix (Pierre), père, banquier, rue Royale, 42.
2850. Decroix-Cuvelier (Mme), propriétaire, rue Mehl, 1.
3258. Decroix, pharmacien, rue d'Esquermes, 45.
4093. Defaux, docteur en médecine, rue des Tanneurs, 12.
1650. De Favreuil (E.), géomètre-expert, rue du Molinel, 25.
3680. De Féraudy, commandant le 16e Bataillon de chasseurs, rue Jeanne d'Arc, 58.
4196. Deffontaine (Madame Veuve), propriétaire, rue Jules-de-Vicq, 20.
1630. Defives, négociant, rue Solférino, 322.
3342. Defives (Charles, fils), négociant, rue Gantois, 77.
671. Deflandre-Bourdais (G.), architecte, rue Jeanne d'Arc, 33.
4227. Defossez-Lequenne (Docteur), place de Genevière, 14.
1550. Defrance (Mme Vve Armand), boulevard Bigo-Danel, 10.
237. Defrenne, propriétaire, rue Nationale, 295.
4148. Defrenne (Alfred), négociant en huiles, rue Solférino, 274.
1788. De Germiny (le Comte Auguste), rue St-André, 6.

N^os d'inscription. MM.

1803. De Graeve-Gaby, dentiste, rue des Fossés, 23.
3519. Deheule, négociant, place de Tourcoing, 15.
2809. De Jaghere (P.), rentier, rue de Toul, 14.
3671.* De Kerarmel, receveur de l'enregistrement, rue Malus, 15.
3685. De Kyndt, rue Nationale, 145.
2442. De Lafosse (Victor), propriétaire, rue St-André, 23.
3042. Delahaye (Émile), représentant, boulevard Victor-Hugo, 250.
644. Delahodde (Victor), négociant en céréales, rue Gauthier-de-Châtillon, 17.
2573. Delahousse (Leon), négociant, rue des Chats-Bossus, 23.
1740. Delamare (H.), négociant, rue des Stations, 1.
4032. Delannoy, ingénieur, rue Barthelemy-Delespaul, 81 *ter*.
2832. Delannoy (Clotaire), propriétaire, rue Princesse, 73.
4250. Delannoy-Agache, propriétaire, boulevard de la Liberté, 122.
3654. De la Perrelle (Madame), rue Caumartin, 30.
4404. Delattre, Louis, propriétaire, rue du Vert-Bois, 18.
3607. Delattre, professeur, rue Barthélemy-Delespaul, 102 *bis*.
2935. Delattre (Albert), filateur, rue Durnerin, 20.
892. Delattre-Carette, rue du Faubourg-de-Roubaix, 192.
971.** Delattre-Parnot (Mme), propriétaire, rue Inkermann, 18.
2694. Delaune (Marcel), député du Nord, rue de l'Hôpital-Militaire, 120.
3463. Delaunoy, commandt, chef d'État-Major du Gouvr de Lille, r. d'Angleterre, 32.
4305.* Delcourt (Léon), propriétaire, rue Solférino, 122.
1596.* Delcroix (Henri), négociant, rue de l'Orphéon, 10.
3465. Deléarde, rue de Canteleu, 89.
3007. Delebarre (Charles), négociant, boulevard des Ecoles, 18.
4377.* Delebarre (Mme Vve Léon), propriétaire, rue Caumartin, 25.
1874. Delebecque (Emile), directeur des Sociétés gazières, rue Saint-Sébastien, 23.
2271. Delebecque, propriétaire, boulevard de la Liberté, 105.
3760. Delecroix (Em.), rue de Lannoy, 20.
487. Deledicque (Paul), notaire, boulevard de la Liberté, 101.
1207. Delefils (Eugène), agent d'assurances, boulevard de la Liberté, 11.
2799. Delefortry (Paul), représentant de commerce, rue Jacquemars-Giélée, 96.
3858. Delemar-Morel, industriel, rue de la Quennette, 9.
619. Delemer (H.), négociant en vins, rue Ratisbonne, 10.
2394. Delemer (Eug.), avocat. rue Jean-sans-Peur, 10.
3124. Delemotte (Charles), fabricant de jalousies, quai de la Basse-Deûle, 22.
4261. Delepine (l'Abbé), rue du Port, 41.
1492. Deleplanque (Georges), notaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 58.
3808. Deleplanque (Rémy), directeur d'assurances, boulevard de la Liberté, 110.
2051. Delepoulle (Edouard), brasseur, rue de la Fontaine-Delsaux, 41.
3341. Delepoulle (Louis), entrepreneur, 38, rue d'Arras.
787. Delerue (Arthur), filateur de lin, rue du Faubourg-de-Tournai, 262.
2968. Delerue (Charles), agent voyer, 41, rue des Stations.
3801.* Delerue (Paul), négociant, rue Desmazières, 12.
4235*. Delesalle (André), négociant, rue des Jardins, 11 *bis*
2463. Delesalle (Maurice), filateur, rue du Pont-Neuf, 13.
515. Delesalle (Mme Alfred), propriétaire, rue de Thionville, 9.
1151. Delesalle-Van de Weghe (Louis), filateur de lin, rue Pierre-Legrand, 204.
2412. Delesalle (Henri), rue Saint-André, 86.
3677. Delesalle-Legrand (Mme), rue du Vieux-Marché-aux-Poulets, 24.

Nos d'inscription. MM.

3023. Delesalle (Mlle Marie), propriétaire, rue de Bourgogne, 9.
3789. Delestraint (Charles), lieutenant au 16e Chasseurs, rue Colbert, 54.
1056. Delestré (Henri), fils, fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
1297. Delestré (Albert), fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
220. Delettré (Henri), propriétaire, rue de Turenne, 72.
2690. Delevar (Alfred), négociant, rue Pierre-Legrand, 302.
3445. Delforge (Gaston), étudiant, rue Colbrant, 20.
427. Delhaye (Mlle), A. ✿, institutrice, boulevard de la Liberté, 97.
3864. Delmaire (Victor), rue Brûle-Maison, 121.
4180. Delmotte (Jules), rue de Cambrai, 18.
2461. Delobel (Eugène), facteur aux Halles centrales, rue Ratisbonne, 65.
3548. Delotte (H.), rentier, rue des Pyramides, 12.
3223. Deman, libraire, rue Esquermoise, 69.
4405. Demarcy (Alphonse), employé, rue du Gros-Gérard, 11.
376. De Montigny (Alfred), ✠, directeur d'assurances, rue de Béthune, 59.
577. De Montigny (Mme Philippe), propriétaire, rue Royale, 87.
828. Demotier, inspecteur des biens des Hospices, rue Boileux, 7.
4075. De Myttenaere (Maurice), négociant, place de la Nouvelle-Aventure, 14.
743. Deneck (Mme Vve Gustave), négociant, rue Solférino, 291.
3471. Denis du Péage (Henri), étudiant, rue Royale, 94.
4391. Denis-Pollet, négociant, rue Nationale, 123.
2897. Deny (Arthur), comptable, rue Voltaire, 25.
1389. De Parades, négociant, rue Brûle-Maison, 64.
3714.* De Pas (le Comte Mizaël), propriétaire, rue Gauthier-de-Châtillon, 30.
1732. Deperne (Charles), architecte, place Sébastopol, 27.
4237. Depersin (Louis), représentant, rue de Paris, 234.
3143. Deplanck (André), représentant, avenue des Lilas, 45.
4216*. Deplanque (Gustave), industriel, place de Tourcoing, 22.
2384. Deprieck (Arthur), inspecteur d'assurances, rue Gauthier-de-Châtillon, 4.
434. Derache (Ch.), ✠, courtier, rue Molière, 3.
4406. Deram, pharmacien, rue Nationale, 269.
4390. Dérémaux (Émile), rue Caumartin, 23.
2174. Deren (Narcisse), propriétaire, place Sébastopol, 9.
1695. Derieppe (Maurice), brasseur, place Sébastopol, 29.
3145. Dernoncourt (Jules), représentant, rue Barthélémy-Delespaul, 40.
902. Derœux (Eugène), pharmacien, rue du Faubourg-de-Roubaix, 154.
2971. Derolin (E.), boulevard Bigo-Danel, 29.
3841. Derrevaux (H.), A. ✿, négociant, rue Gambetta, 219.
4401. de Ruyver (Victor), constructeur, rue d'Artois, 68.
3122. Dervaux (Vve), négociante, rue de Béthune, 42.
1854. Derville, marbrier, rue des Pyramides, 24.
2934. Derycker, propriétaire, rue Basse, 33.
2398. De Saint-Léger, prof. à l'École supér. de Commerce, rue Nicolas-Leblanc, 36.
3096. Desbonnets (Jules), fabricant de toiles, rue Lafontaine, 28.
4154.* Desbordes, directeur des Douanes, rue des Jardins, 9 *bis*.
4210.* Descamps-Agache (Maxime), négociant, boulevard de la Liberté, 140.
122. Descamps (Anatole), vice-prés. de la Ch. de Commerce, boul. de la Liberté, 36.
1128. Descamps (Édouard), filateur de lin, boulevard Vauban, 15.
1677. Descamps (Ernest), industriel, rue J.-J.-Rousseau, 38.
4211. Descamps (l'Abbé), rue Brûle-Maison, 52.

Nos d'inscription. MM.

2354. Descatoires, propriétaire, rue Jean-Jacques-Rousseau, 23.
3576. Deschildre (Mme Vve), rue Princesse, 27.
994. Deschins (Léon), négociant, 10, boulevard des Ecoles.
4363. Descroix (Albert), représentant, rue des Tanneurs, 49.
3901. Desfontaines (Henri), entrepreneur, rue Pierre-Legrand, 161.
1103. Desmazières (E.), propriétaire, boulevard de la Liberté, 165.
1809. Desmazières (Maurice), négociant, rue des Arts, 34.
2387. Desmazières (Alfred), avoué, rue de Puébla, 5.
663. Desmedt (Mme Aug), rentière, rue Jacquemars-Giélée, 124.
3410. De Smet, employé, rue de Loos, 24.
2495. Desmettre-Strat (Mme), négociante, rue des Meuniers, 24.
4323. Desmidt, rue du Faubourg-de-Roubaix, 118.
2568. Desnoulez (Gustave), propriétaire, rue d'Anjou, 19.
3334. Desoubry (Mme Vve), négociante, Grand'Place, 18.
2251. Desplats (Dr), professeur à la Faculté libre de médecine, boul. Vauban, 56.
3494. Desplindre (Désiré), fabricant, passage N.-D.-de-la-Treille, 11.
3019. Despretz (Eugène), géomètre-expert, rue de l'Hôpital-Militaire, 60.
1913. Despretz (Henri), négociant, rue Alexandre-Leleux, 46.
4293. Desreumaux (l'Abbé), rue du Pont-Neuf, 21.
4103. Desreumaux-Vanderhaghen, négociant, rue Malus, 17.
2216. Desrousseaux, négociant, rue de Roubaix, 34.
2840.* Desrousseaux (Paul), notaire, boulevard de la Liberté, 143.
4308. Destailleurs (Mme Emile), place de Tourcoing, 18.
2700. Destombes (Delphin), courtier, rue des Ponts-de-Comines, 24.
3809. Destombes (Th.), représentant, rue du Vert-Bois, 14.
972. De Swarte (Victor), ✻, A. ✿, Trésorier-payeur général, rue d'Anjou.
623. De Swarte (Édouard), propriétaire, rue des Stations, 181.
4131. Devailly-Nicolas, rue Solférino, 251.
3872. Devau, employé, rue de Pas, 5.
2894. Devaux (A.), A. ✿, sous-chef de bureau à la Mairie de Lille, rue Basse, 10.
4388. Devenne (Georges), capitaine du génie, rue de Fleurus, 26.
4208. Devey (Albert), notaire, rue Tenremonde, 5.
4172. Devilder (André), banquier, rue des Stations, 4.
1095. Devilder (Henri), banquier, admin. de la banque de France, rue du Priez, 2
1432. Devillers (Mme), boulevard Vauban, 68.
4251. Devos, imprimeur, rue de Béthune, 49.
4385. Devos-Vallois (Mme), rue Jacquemars-Giélée, 5.
2382. Devos-Durdan, représentant, rue Nationale, 113.
2870. Dewachter, tailleur, rue Nationale 196.
2494. Dewaleyne (Victor), A. ✿, rentier, rue Barthélemy-Delespaul, 32.
4412. Dewas (Alphonse), étudiant, rue de Loos, 37.
4191. Dewas (Paul), fermier, rue du Faubourg-les-Postes.
810. Dewatines (Félix), relieur, rue St-Étienne 66 *bis*.
4044. Dewez, négociant, rue de Paris, 49.
4276. Dewilde (Paul), industriel, rue de Roubaix, 33.
1186. Deworst (F.), fabricant de lainages, rue de Roubaix, 11.
2773. Dhainaut, négociant, square Jussieu, 16.
1592. D'halluin-Verbiest (Paul), agent de change honoraire, rue Jean-Bart, 38.
485. D'halluin, entrepreneur, rue St-André, 52.
1816. D'halluin-Ghesquier, filateur de lin, boulevard de la Liberté 6.

Nos d'inscription. MM.

4189. D'Hespel (Adalbert), capitaine au 43e Régiment, rue Jacquemars-Giélée, 29.
2818. D'Hour (L.), docteur en médecine, rue d'Arras, 72.
2288. Dion, ✠, inspecteur des forêts, rue Jacquemars-Giélée, 87.
1273. Dolez (Jules), ✠, avocat, rue Patou, 22.
1933. Dony (A.), contrôleur des contributions indirectes, 56, rue Jean-Bart.
3496.* Doumer (Dr), I. ✠, professeur à la Faculté de Médecine, rue Nicolas-Leblanc, 57.
2661. Douriez (Mme), propriétaire, place de Tourcoing, 5.
1493.* Doyen (Mme), boulevard de la Liberté, 25.
3337. Dramaix (Adolphe), voyageur de commerce, 15, rue St-Firmin.
736. Drieux (Victor), filateur de lin, rue de Fontenoy, 31.
3529. Drieux-Dufour, filateur, boulevard Vauban, 44.
3810.* Droulers (Léon), rue de la Chambre des Comptes, 4.
4242. Druez (Ch.), négociant, rue Coquerez, 11.
392. Dubar (Gustave), O. ✠ directeur de l'*Écho du Nord*, rue de Pas, 9.
2878. Dubar (Léon), instituteur, rue des Tours, 6.
3262. Dubois (Mme), propriétaire, rue Brûle-Maison, 90.
1130. Dubois (Auguste), propriétaire, boulevard Vauban, 98.
1224. Dubois, ✠, docteur en médecine, rue Bourjembois, 15.
3123. Dubois (Henri), négociant, rue de l'Hôpital-Militaire, 66.
1847. Dubois-Lefebvre (Joseph), négociant, rue Solférino, 254.
1157.* Dubreucq (Alex.), rue de Lannoy, 53.
3472. Dubreucq (Émile), directeur de tissage, rue Pierre-Legrand, 202.
397. Dubreucq (Horace), fabricant d'amidon, rue Pierre-Legrand, 268.
3361. Dubrulle (l'abbé), professeur au collège St-Joseph.
1738. Dubuisson (Alphonse), I. ✠, architecte, rue des Stations, 95.
104. Dubus, A. ✠, instituteur, rue Colbert, 134.
340. Ducastel (Mme Pauline), institutrice, rue Nationale, 61.
1568. Ducrocq (Maxime), notaire, boulevard de la Liberté, 64.
2447. Ducrocq (Melle), professeur à l'École Florian, rue Mercier, 61.
503. Duflos de Mallortie, représentant, contour de l'Hôtel-de-Ville, 18.
4301. Dufour, pharmacien, rue des Postes, 51.
3470. Dufour-Rouzé (Paul), filateur, boulevard de la Liberté, 107.
1512. Dugripon (François), négociant, rue Inkermann, 9.
1212. Duhem (Arthur), fabricant de toiles, rue St-Genois, 18.
988. Duhem-Poissonnier (Antoine), propriétaire, rue de Puebla, 37.
578. Dujardin (Armand), propriétaire, boulevard Vauban, 27.
662. Dujardin (Victor), notaire honoraire, boulevard de la Liberté, 125.
2425. Dujardin (Louis) propriétaire, rue Inkermann, 40.
3994. Dumont-Bouillier, rue des Chats-Bossus, 11.
2778. Dupire, ✠ (Commandant), major au 43e, rue de Courtrai, 21.
3755.* Duponchelle, représentant, rue Bourjembois, 30.
4296. Dupont, propriétaire, boulevard de la Liberté, 227.
3415. Dupont (Augustin), industriel, rue de Bourgogue, 39.
3732. Dupont (Jules), avocat, rue Jacquemars-Giélée, 42.
3233.* Dupont (Louis), propriétaire, rue de Canteleu, 6.
2607. Dupont, doyen de la Faculté des lettres, rue d'Anjou, 4.
697. Dupont (Melle), institutrice, rue du Court-Debout, 11.
3881. Dupont (Pierre), propriétaire, avenue des Lilas, 21.
213. Dupret (Arsène), A. ✠, maître élémentaire, au lycée.
3212. Dupret-Lorthiois, négociant, rue Masurel, 11.

Nos d'inscription. MM.

2522. Duquesnay (Albert) fils, négociant en vins, rue Nicolas-Leblanc, 19.
1428. Duquesnay (Madame Vve), propriétaire, rue Nicolas-Leblanc, 17.
2822. Duquesne (Georges), rue Jacquemars Giélée, 102.
2501. Durand (Fernand), négociant, rue de Lens, 28.
3624. Durat, officier d'administration gestionnaire de l'Hôpital-Militaire.
2477. Duret (H.), docteur en médecine, boulevard Vauban, 21.
3875. Duriau, Inspecteur des Contributions indirectes, rue Jeanne-d'Arc, 79.
423. Duriez (Melle), institutrice, rue du Port, 20.
4166. Durut, propriétaire, boulevard de la Liberté, 96.
2584. Dutoit (Jules), comptable, rue Meurein, 14.
808. Duval-Laloux (Madame Veuve), boulevard de la Liberté, 103.
2450.* Duverdyn (Eugène), manufacturier, rue Royale, 95.

4319. Eastwood (John), rue de Condé, 96.
1578. Ecrohart, entrepreneur de maçonnerie, rue des Augustins, 3.
613.** Eeckman (Alex.), I. ❦, O. ✯, nég., Secr. gén. honoraire, r. Jean-Sans-Peur, 48.
1616. Eloir (Achille), A. ❦, profess. à l'école primaire supérieure, boul. Louis XIV.
2961. Eperin, directeur mécanicien, rue de Lens, 26.
4049. Ernecq, propriétaire, rue du Faubourg-de-Douai, 114.
2931. Ernoult (Émile), représentant de Commerce, rue des Stations, 149.
4043. Escudier Commandant au 43e régiment, rue Nationale, 192.
3941. Etienne (Émile), employé, rue de Belle-Vue, 38.
1052. Eustache (G.), ✠. doctr, profr à la Fac. libre de méd., boul. de la Liberté, 171.
2468. Eycken (Raphaël), ingénieur, place Sébastopol, 18.
1002. Eysenbout (E.), changeur, rue Brûle-Maison, 44.

2795. Fache (Charles), pharmacien, rue Pierre-Legrand, 157.
4356. Facq (Louis), négociant, rue Esquesmoise, 55.
228. Facq (Paul), négociant en bronzes, rue Royale, 10.
1927. Farinaux (Albert), négociant, rue des Augustins, 7.
448. Faucheur (Edmond), ✱, prés. de la Chambre de Commerce, square Rameau, 13
946. Faucheur (Félix), filateur de lin, boulevard Vauban, 16.
947. Faucheur (Albert), filateur de lin, rue Nationale 281.
2448. Faucheur (René), filateur, boulevard Vauban, 93.
1790.* Fauchille (Auguste), avocat, rue Royale, 56.
3779.* Fauchille (Charlemagne), agent de change, rue Basse, 28.
560. Fauchille (Edouard), propriétaire, rue de Jemmapes, 86.
4282.* Fauchille (M.), rue Gauthier-de-Châtillon, 28.
4290. Faure (Pierre), industriel, boulevard Bigo-Danel, 9.
3531. Faure de la Vaulx, propriétaire, place de Tourcoing, 19.
2344. Fauvarque-Picavet, propriétaire, rue Négrier, 13.
2644. Fauveau (Arthur), propriétaire, rue Jean-Bart, 10.
3845. Fauvergue (Napoléon), négociant, rue du faubourg de Roubaix, 223.
3876. Favier (Edmond), A. ❦, licencié en droit, rue de Loos, 3.
2233. Favrelle, représentant de commerce, rue des Pyramides, 14.
3575. Fera (Oscar), propriétaire, rue Princesse, 29.
252.* Fernaux-Defrance, A. ❦, ancien négociant, rue Solférino, 194.
4302. Fichelle (Melle), professeur, rue du Bas-Jardin, 9.

Nos d'inscription. MM.

2411. Fiévet (Albert), propriétaire, rue de Turenne, 49.
2587. Fiévet (Edmond), propriétaire, rue de Canteleu, 46.
2316. Fiévet (Théodore), industriel, rue Solférino, 187.
4209. Fiévet, receveur des contributions indirectes, rue d'Artois, 54.
3156. Filles de la Sagesse (Mme la Supérieure des), place aux Bleuets, 9.
2070. Finot, ✱, I. ✿, archiviste du département du Nord, rue du Pont-Neuf, 1.
401. Flamant (Melle Adelina), A. ✿, professeur au Collège Fénelon, rue André, 37.
1703. Florin-Debayser (Paul), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 184.
3880.* Florin-Herbaux, industriel, rue de Douai, 96 *bis*.
3234. Fockedey, négociant, square Rameau, 15.
597. Folet, ✱, I. ✿, docteur, doyen honoraire de la Fté de méd., r. Solférino, 232.
243. Fontaine-Flament, filateur de coton, rue de l'Hôpital-Militaire, 41.
2381.* Fontaine (Louis), greffier en chef du Trib. de Commerce, boulev. Vauban, 10.
2986. Fontaine-Goblet, Hôtel Moderne, parvis Saint-Maurice, 7.
4046. Fontaine-Morel, rue du Faubourg-de-Roubaix, 157.
3596. Fouan (Albert), huissier, rue Nationale, 117.
2534. Fouques (Augustin), direct. partic. de la Cie d'assur. générales, r. Patou, 30.
1588. Fournier (A.), propriétaire, rue de la Bassée, 29.
4123. Franchomme (Marcel), boulevard de la Liberté, 203.
2792. Franchon, rentier, rue d'Artois, 22.
1234. François (Paul), équipements militaires, rue de Paris, 264.
4193. François (Henri), capitaine au 43e régiment, rue de Denain, 1.
4415. François (Louis), directeur d'assurances, rue Charles-de-Muyssart, 28.
1978. Fremaux (Albert), négociant en toiles, rue Nicolas-Leblanc, 38.
1235. Fremaux (Henri), propriétaire, rue Négrier, 23.
187. Fremaux (Léon), A. ✿, négociant en toiles, rue de l'Hôpital-Militaire, 29.
2244. Fremaux (Paul), industriel, rue Nicolas-Leblanc, 38.
4141. Fretin (Lucien), étudiant, rue de Ronchin, 100.
658. Frœlich, professeur, rue Gambetta, 58.
324. Froment (Melle), professeur, rue Masséna, 26.

4265. Gadenne (Paul), propriétaire, rue de Valenciennes, 42.
1069. Gaillet (Paul), ingénieur civil, square Ramponeau, 2.
4085.* Galle (Louis), rédacteur au journal « la Dépêche », rue Nationale, 77.
2937. Galley-Butin, représentant de commerce, rue de Fleurus, 38.
4019. Gamby (Francis), négociant en soieries, rue Basse, 54.
3657. Gamot, négociant, rue de Béthune, 43.
2807. Gand (Mme R.), propriétaire, rue du Pont-Neuf, 44.
2815. Garrigoux, négociant en métaux, rue Barthélémy-Delespaul, 134 *bis*.
4330. Gasser, ingénieur, rue d'Artois, 38.
2839. Gaudier, A. ✿, docteur en médecine, rue Inkermann, 25.
4178. Gauvin (Docteur Paul), médecin-major au 43e régiment, rue Nationale, 28.
1509. Gavelle-Briere, ✱, A. ✿, filateur, rue des Stations, 86.
3653. Geeraert (Auguste), négociant, rue de la Vieille-Comédie, 16.
1440. Geiger-Gisclon, fabricant de busettes, rue d'Artois, 128.
4161. Geneau (J. B.), négociant, rue de Valmy, 40.
1539. Gennevoise (Florian), ancien avoué, rue Jacquemars-Giélée, 54.
691. Gennevoise, ancien notaire, rue Gambetta, 35.
1187. Genoux-Roux (Adolphe), anc. directeur du Crédit du Nord, bd de la Liberté, 29.
3507. Gérard, agent commercial, boulevard Papin, 2.

Nos d'inscription. MM.

2552. Ghesquier (Désiré), arch., aquar., prof. à l'École des B.-Arts, r. St-André, 104.
4416. Ghillain (A.), employé, rue St-Gabriel, 11.
4311. Giard, libraire, ex-élève de l'École des Chartes, rue des Jacobins, 2.
3511. Giraud (Paul), négociant, rue St-André, 87.
897. Gobert, pharmacien, rue Esquermoise, 26.
1572.* Godin (O.), A. ✿, C. ✠, industriel, corresp. de Sociétés de Géog. r. St-Nicolas, 18.
1023. Godron (Emile), avoué, boulevard de la Liberté, 103 *bis*.
4303. Goldberg, négociant, rue de la Chambre des Comptes, 12.
4130.* Gondolff, inspecteur des tabacs, rue des Canonniers, 2.
2401. Gonnet (Mme Aimé), propriétaire, rue Royale, 89.
1563. Gorez, docteur en médecine, rue Jean-sans-Peur, 12.
2340. Gossart (Albert), conseiller général, ingénieur des arts et manufactures, rue St-Gabriel, 105.
2297. Gossart (Madame Edmond), rue Jacquemars-Giélée, 129.
8. Gosselet, O. ✱, I. ✿, ✠, doyen honor. de la Fac. des Sciences, rue d'Antin, 18.
1886. Gosselin, propriétaire, rue Meurein, 12.
4245. Goube (Léon), industriel, rue du Marché, 86.
4246. Goube (Louis), industriel, rue Gantois, 79.
3561. Goube (René), voyageur, rue Barthélemy-Delespaul, 112.
2771. Goubet (Alphonse), agent général d'assurances, boulevard Vauban, 26.
1789. Goudaert, pâtissier-confiseur, rue des Chats-Bossus, 8.
4338. Goudard (le commandant), chef du génie au Fort St-Sauveur.
1959. Grandel (Charles), propriétaire, place Richebé, 4 *bis*.
3652. Grandel (Edouard), courtier, rue de Loos, 58.
3757. Grard (Auguste), propriétaire, rue d'Isly, 108.
1126. Gratry (Jules), manufacturier, rue de Pas, 11.
2176. Griaux (Mme L.), propriétaire, rue Jean-sans-Peur, 64.
2056. Grimonprez (Félix), ingénieur des Arts et Manufactures, rue de Valmy, 1.
2932. Grimonprez (Paul), avenue de Dunkerque, 42.
572. Gronier (jeune), négociant en métaux, rue de Cambrai, 36.
3119. Grumeau (J.-B.), représentant, rue Gambetta, 63.
3655. Gruson (Alfred), employé, rue de la Madeleine, 27.
1902. Gruson, ✱, A. ✿, inspecteur général des Ponts et Chaussées, directeur de l'Institut industriel du Nord, rue de Bruxelles, 4.
4060. Gruyelle (Jules), imprimeur, rue de la Louvière, 68.
4050. Gruyelle (Victor), imprimeur, rue de la Louvière, 68.
4082.* Guelton (Fernand), place de la Nouvelle-Aventure, 14.
2224. Guérin, directeur de l'Industrie linière, rue des Stations, 75.
2380. Guermonprez-Leroux, négociant, rue Jacquemars-Giélée, 85.
4055. Guermonprez (Romain), étudiant, rue Princesse, 17.
651. Guichard (Albert), avocat, rue Nationale, 172.
3464.* Guilbaut (Georges), membre de la Chambre de Commerce, rue Basse, 45.
3998.* Guilbert (Gaston), propriétaire, rue Nationale, 274.
4272. Guillaume, renseignements commerciaux, rue Basse, 26.
3421. Guilluy (Maurice), commissaire-priseur, rue Jean-Bart, 24.
3245. Guyot (Alfred), industriel, rue du Faubourg-de-Roubaix, 207.

3138. Hachet (Mme), professeur, rue André, 20.
2444. Hacquin, I. ✿, prof. de langues, traducteur juré, boul, de la Liberté, 69.
2772. Hagelstein (Iwan), ingénieur, rue des Sept-Agaches, 6.

Nos d'inscription. MM.

4165. Hainez, architecte, rue d'Isly, 74.
1584. Hallez (Edmond), bailli de Saint-Étienne, rue Esquermoise, 52.
1701. Hallez (Gaston), ingénieur, place Simon-Vollant, 11.
1920. Hallez (Paul), I. ✪, professeur à la Faculté des Sciences, rue Jean-Bart, 52.
3894. Hamy (Henri), rne Meurein, 10.
1667. Hamy (Léon), confectionneur, rue Meurein, 10.
2178. Hanus-Brielman, propriétaire, rue Colson, 6.
3249. Harlée, voyageur de commerce, rue d'Artois, 30.
2867. Hautecœur-Bouchart, négociant, rue Neuve, 8.
2610. Hauwelle (C.), facteur assermenté près le Trib. de Commerce, rue Puébla, 43.
742. Hayem (Jules), représentant, cour des Innocents, 5.
3059. Héaulme (Régis), fabricant d'ornements d'église, rue Faidherbe, 33.
4052. Helleboib (G.), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 118.
93. Helluy, professeur, rue Boileux, 24.
455. Henry (Charles), propriétaire, rue Denis-Godefroy, 7.
3618. Herbeau-Lemaire (Vve), rue Caumartin, 2.
2854. Herbert, notaire honor., administr. du Bureau de Bienfaisance, r. Puébla, 35.
3315. Hérin (Léon), pharmacien, rue des Sarrazins, 24.
464. Herland (Mme Vve Alphonse), propriétaire, rue des Fossés, 41.
2473. Herland (Alphonse), ✱, capitaine des sapeurs-pompiers, square Rameau, 4.
92. Herlemont, professeur à l'École supérieure, rue St-Firmin, 8.
1418. Herlin (Georges), notaire, boulevard de la Liberté, 22.
2895. Herpin (Mlle J.), square Rameau, 2.
3461. Herteman (Paul), employé, rue des Guinguettes, 42.
1529. Heymann-Lévy (Alex.), bijoutier, Grande-Place, 46.
899. Heyndryckx (Paul), filateur de lin, rue des Processions, 67.
3937. Hirch d'Aubyn, A. ✪, professeur au Lycée Faidherbe, rue Inkermann, 9.
822. Hochstetter (Paul), docteur en médecine, rue de Paris, 137.
255. Hocquet, pharmacien, rue Léon-Gambetta, 64.
1148.* Houbron (G.), A. ✪, homme de lettres, rue Brûle-Maison, 34.
1770. Houbron (Maurice), négociant en vins, boulevard de la Liberté, 132.
1737. Houdoy (Armand), A. ✪, avocat, square Jussieu, 8.
380. Houzé de l'Aulnoit (Mme Vve), rue Royale, 61.
2828. Houzé de l'Aulnoit (Paul), avocat, rue Royale, 53.
453. Houzé (Mme Léon), square Jussieu, 11.
3398. Hovelacque (Léon), propriétaire, rue d'Isly, 84.
845. Huet (Mme Charles), propriétaire, rue des Jardins, 9.
4066.* Huet (André), industriel, boulevard de la Liberté, 20.
3274. Humbert (Mme Émile), propriétaire, boulevard de la Liberté, 56.
1697. Humbert-Delobel, industriel, rue de Dunkerque, 40.
4138. Huvelin, conservateur des hypothèques, boulevard de la Liberté, 221.
3257. Huyge (Eugène), fabricant, rue du Marché-aux-Fromages, 11 *bis*.

4124. Ibled (Henry), ingénieur, rue d'Isly, 2.
2803. Imandt (Carl), négociant, rue Patou, 23.
2520. Iweins (Mme Jules), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 27.

3741. Jacquart (Mlles), rue de Gand, 32.

Nos d'inscription. MM.

4355. Jacquey, professeur à la Faculté de Droit, rue de Valmy, 36.
3924. Jada, employé, rue Ste-Anne, 5.
1124. Jansens (Victor), négociant en vins, square Ruault, 10.
2532. Jaumard (Amédée), rue Roland, 74.
3923. Jeannerod (général), G.O.✱, commandant le 1er Corps d'armée, rue Négrier, 10 *ter*.
4175.* Jeanson (Édouard), industriel, rue du Gros-Gérard, 12.
4115. Jombart (Mme Vve), rue de Toul, 20.
2456. Jombard-Guillemand, imprimeur, rue Solférino, 98.
460. Jonckèere, négociant en produits chimiques, rue Baptiste-Monnoyer, 4.
3349. Jongh-Cornelis, employé, rue St-André, 38.
2748. Jouay-Dubois, entrepreneur, rue de Fives, 94.
3226. Jouniaux (Alcide), préparateur de chimie, à la Faculté des Sciences, rue Barthélémy-Delespaul, 87.
3171. Jourdain, instituteur, rue Dupleix, 26.
2237. Jouvenel (Fernand), rentier, rue des Stations, 10 *bis*.

3425.* Kauffmann (C.), courtier, rue Alexandre-Leleux, 34.
3260. Keller (Victor), ✱, adjoint principal du génie, place Saint-André, 1.
3474. Kestner, ingénieur, boulevard Vauban, 22.
2112. Ketelair, escompteur, rue St-André, 21.
3535. Kips-Morival, mécanicien, rue des Tours, 1.
1778. Kolb (J.), O. ✱, A. ✿, ✠✠, administrateur des Manufactures de Produits chimiques du Nord, rue des Canonniers, 10.

4017. Labarrière, officier d'administration, place de la République, 2.
301. Labbe (Henri), artiste peintre, rue du Metz, 6.
3586. Labenne, négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 45.
2750. Lacombe, ingénieur-chimiste, rue de Bourgogne, 41.
102. Ladrière, I. ✿, directeur honoraire, rue de l'Hôpital-Militaire, 85.
4155. Lafourcade, négociant, rue des Tanneurs, 18 et 20.
1733. Lagache (René), fabricant de toiles, rue de Tenremonde, 7 *bis*.
4021. Lagaisse, propriétaire, rue de Bourgogne, 45.
4018. Lallement, officier d'administration principal, Bureau de l'Intendance, place aux Bleuets, 28.
3558. Lamare, Magasin St-Jacques, rue des Suaires, 19-23.
3743. Lambrecq (François), timbrophile, rue Neuve, 9.
3735. Lambret (docteur), rue Jean-Bart, 35.
3477. Lanciaux, employé, rue Bernos, 20.
840. Lancien, A. ✿, juge de paix, rue des Pyramides, 39.
3591. Landriau, inspecteur de la New-York, rue de la Louvière, 55.
3219. Langlais (Émile), prop. des Grands magasins du Bon Marché, r. Nationale, 7.
4196. Langlois (Jules), ingénieur, place Cormontaigne, 18.
3046. Lanvin de Lannoy, représentant, rue Stappaert, 10 *bis*.
2666. La Rivière (G.), ✱, ingénieur en chef de la navigation, rue Royale, 79.
208. Laroche (Jules), négociant, Grande-Place, 13.
1660. Larue (Paul), de la Maison Fichet, rue Nationale, 13.
2896. Laschamp (Joseph), ✱, capitaine en retraite, rue Jacquemars-Giélée, 53 *bis*.

Nos d'inscription. MM.

1457. Laurenge (Marcel), entrepreneur, boulevard Vauban, 110.
1561. Laurenge (Eugène), entrepreneur, rue Pierre-Martel, 6.
365. Laurent (Adolphe), négociant en lins, rue du Faubourg-de-Roubaix, 225.
3417. Laurent (Auguste), employé, rue Mourmant, 9.
711. Laurent (Julien), négociant en rouenneries, rue à Fiens, 5.
1040. Lavaux, négociant, place du Lion-d'Or, 14.
3030. Lebas (Julien), ingénieur, rue de Trévise, 37.
2757. Lebecq (A.), directeur des Entrepôts, rue Colbert, 201.
274. Le Blan (Paul), ✱, filateur de lin, rue Gauthier-de-Châtillon, 24.
2460. Le Blan-Delesalle (Mme Julien), propriétaire, rue des Fleurs, 11.
3283. Leblan (Mme Vve), rue des Pyramides, 35.
4108. Leblond, receveur de rentes, rue Marais, 4.
4203. Le Breton (Émile), directeur du Crédit Foncier, rue Inkermaun, 2.
855. Lecat (Léon), A. ✿, conducteur principal, des ponts et chaussées, rue Patou, 33.
4074.* Lechien, Pattyn, Lefort, industriels, rue du Molinel, 41.
4274. Leclair (Edmond), docteur en pharmacie, rue Puébla, 17.
3638. Leclercq, pharmacien, rue Colbert, 167.
4080. Leclercq-Doignon, relieur, rue de la Barre, 40.
2342. Lécluselle, transports, boulevard des Écoles, 6.
89. Lecocq (Gustave), agent-conseil d'assurances, rue du Nouveau-Siècle, 7.
1245. Lecocq (Alphonse), rentier, rue Colbert, 25.
2470. Lecocq (Adolphe), rentier, rue St-Étienne, 39.
2611. Lecocq (Ernest), propriétaire, quai Vauban, 3.
4374. Lecoeuvre (Madame), institutrice, rue de la Louvière, 2.
3254. Lecointe des Iles (C.), propriétaire, rue d'Artois, 44.
2205. Lecomte-Gernez (Paul), négociant, place Sébastopol, 26.
2542. Leconte (Adolphe), fabricant, rue Neuve, 10.
3954. Lecroart (Charles), négociant en houblons, rue Manuel, 97.
3017. Lecroix (E.), représentant, rue Colbert, 36.
1646. Ledieu (Achille), ✠, consul des Pays-Bas, rue Négrier, 19.
3762. Lees-Lautiaux, négociant, rue Ste-Catherine, 9.
4372. Lefebvre (docteur en médecine), rue St-André, 28.
2440. Lefebvre (Achille), filateur de coton, rue Léon-Gambetta, 290.
1604. Lefebvre (Charles), changeur, rue Nationale, 69 *bis*.
869. Lefebvre (Désiré), représentant, rue du Faubourg de Roubaix, 170.
2423. Lefebvre (Émile),, avocat, rue de Béthune, 38.
4031. Lefebvre (Gaston), employé, rue Voltaire, 5.
3473. Lefebvre (Georges), I. ✿, imprimeur, rue de Tournai, 88.
3840. Lefebvre (Louis, fils), rue de Bourgogne, 35.
2464. Lefebvre (Paul), avocat, rue Alexandre-Leleux, 32.
1698. Lefebvre (Paul), artiste-peintre, boulevard de la Liberté, 209.
3363. Lefebvre (Victor), A. ✿, professeur à l'École supérieure, boulevard Louis XIV.
2480. Lefebvre (Mme), professeur de musique, rue Patou, 15.
1791. Lefebvre-Coustenoble (Th.), fabricant de céruse, rue de Douai, 105.
2441. Lefebvve-Faure (François), filateur de coton, rue Nationale, 320.
3839. Lefebvre-Lenglart (Louis), rue de Bourgogne, 35.
3112. Lefebvre (Léon), imprimeur, rue de Tournai, 88.
2844. Lefèvre (Adolphe), négociant, rue Gambetta, 78 *bis*.
2908. Lefèvre (Edmond), négociant, rue Ratisbonne, 11.
593. Le Fort (Hector), ✠, médecin, rue Colbert, 44.

Nos d'inscription. MM.

4291. Lefort (Dr), chirurgien des hôpitaux, rue Colbert, 44.
1954. Legay-Masse, propriétaire, rue Nationale, 147.
2088. Legay (Ch.), docteur en médecine, place aux Bleuets, 22-24.
390. Légereau, instituteur en retraite, rue de Lannoy, 92.
2612. Legrain (Edmond), clerc de notaire, rue Deschodt, 27.
3551. Legrand (Madame veuve Albert), rue de l'Arc, 10.
3118. Legrand (E.), peintre, rue de la Piquerie, 16 *bis*.
3316. Legrand (Fernand), propriétaire, rue de la Barre, 59.
3293. Lehembre-Leruste (Henri), fabricant, rue du Vieux-Marché-aux-Poulets, 22.
2392.* Leleu (Adolphe), négociant, parvis St-Maurice, 6.
4286. Leleu (Benjamin), receveur des hospices, rue du Pont-Neuf, 6.
3344. Leleu (Gustave), libraire, rue Neuve, 11.
3674. Leloir (E.), négociant, rue Esquermoise, 81.
2385. Leloir-Delannoy (Henri), négociant en grains, rue Esquermoise, 12.
2527. Lelong (Louis), propriétaire, rue Solférino, 26.
2034. Lemaire (M.), changeur, rue Colbert, 70.
3340. Lemaitre-Bigo, rue Solférino, 267.
4299. Leman (l'abbé), professeur, rue Solférino, 92.
2147. Lemay, ancien notaire, rue Solférino, 61.
4278. Lemay, architecte, rue du Port, 27.
1853. Lemoine (Dr), I. ✿, professeur à la Faculté de Médecine, rue Inkermann, 4.
685. Lemoinier (Raymond), A. ✿, propriétaire, rue de la Louvière, 25.
4158. Lemoyne, employé, rue de Rivoli, 6.
4200. Lenglart (Alphonse), rue du Faubourg-de-Roubaix, 257.
4177. Lenglet (Louis), vérificateur des douanes, rue Thiers, 36.
3587. Lenoir (César), libraire, place du Lion-d'Or, 7.
3656. Lepée-Guichard, propriétaire, rue de Valmy, 41.
4159. Leper, négociant, rue du Priez, 9.
3479. Lepercq (Alexandre), rue d'Isly, 112.
1923. Lepez (André), entrepreneur, rue Jacquemars-Giélée, 131.
3134. Lépine (Édouard), ✿, directeur de brasserie, rue Inkermann, 41.
3660. Lepot (Clément), pharmacien, rue de Roubaix, 27.
1910. Lepoutre (Auguste), négociant en tissus, rue du Marché, 65.
2622. Lernould (Alphonse), boulevard de la Liberté, 32.
2673. Lernould (Léonce), négociant, rue Gambetta, 30.
584. Le Roy (Félix), ✱, anc. député, anc. président du tribunal civil, r. Royale, 105.
3940. Leroy, négociant, avenue Butin, 32.
851. Leroy, négociant en rubans, rue Mercier, 25.
2882. Leroy (Célestin), entrepreneur, rue de la Plaine, 58.
4156. Leroy (Émile), représentant, rue Mirabeau, 14.
1711. Leroy (Louis), fabricant de toiles, rue du Dragon, 8.
664. Leroy-Delesalle (Paul), négociant en lins, boulevard de la Liberté, 139.
4292. Lesage, capitaine au 43e régiment, rue Roland, 66.
1544. Lesay (Auguste), propriétaire, rue d'Isly, 5.
33. Lesert, géomètre, rue Brûle-Maison, 53.
2768. Lesne (l'Abbé), professeur à la Faculté libre des Lettres, r. de Canteleu, 26.
2768. Lesnes (Aimé), directeur d'école primaire supérieure, boulevard Louis XIV.
1513. Lesot (l'abbé), A. ✿, aumônier du lycée Faidherbe.
116. Lesur, directeur de l'école primaire, rue des Stations, 72.
3647. Le Thierry (Melle Clotilde), boulevard de la Liberté, 42.

Nos d'inscription. MM.

3836. LEULIEUX, négociant en soiries, Marché-aux-Fromages, 11.
3678. LEURIDAN (l'abbé), bibliothécaire diocésain, boulevard Vauban, 60.
4317. LEURIDAN (Émile), rue de Loos, 29.
2663. LEVÉ (Albert), ✠, juge au tribunal civil, rue des Pyramides, 6.
2808. LEVÊQUE (Clément), négociant, rue Esquermoise, 24 *ter*.
4283. LEVERD, industriel, rue de Wazemmes, 174.
1924. LÉVI (Otto), négociant en lins, rue des Augustins, 7.
4378.* LEYS (Léon), agent de change, rue Puebla, 18.
1211. LÉZIES, négociant en tapis, rue des Chats-Bossus, 9.
887. LHEUREUX, ✱, inspecteur des Postes et Télég., rue Barthélemy-Delespaul, 70.
1961. LIAGRE (Achille), architecte, rue de Bruxelles, 11.
2374. LIAGRE (Paul), agent de change, rue du Palais, 13.
4039. LIBERT (Madame Veuve), parvis St-Michel, 16.
2936. LIÉGEART (Octave), rentier, boulevard Victor-Hugo, 41.
2341. LIÉGEOIS-SIX, A. ✿, imprimeur, rue Gambetta, 244.
3453. LIEKENS (Georges), employé, rue du Metz, 28.
1570. LIEM (Eugène), négociant, rue Solférino, 308.
3896. LIÉNART-DELESALLE, rue de Bourgogne, 52.
4097. LIÉNART (Louis), propriétaire, rue Rocroy, 4.
1446. LIÉNART-MARIAGE, propriétaire, rue Solférino, 189.
4153. LIRONDELLE, maître de Conférences à la Fac. des Lettres, boul. des Écoles, 2.
374. LONCKE (Mme E.), propriétaire, boulevard de la Liberté, 13.
330. LONGHAYE (Mme Edouard), propriétaire, boulevard de la Liberté, 161.
1210. LONGRÉ (Georges), entrepreneur de pavages, rue Solférino, 264.
1020. LOOTEN, I ✿, docteur en médecine, rue de Tenremonde, 2.
454.** LORENT-LESCORNEZ, filateur de lin, rue Inkermann, 36.
2646. LORETTE (Mme), professeur de chant, place Sébastopol, 25.
4146. LOTTE (Eugène), rue Stappaert, 4.
3609.* LOUBRY, directeur de la Banque de France, rue Royale, 73.
3435. LOUIS (Georges), pharmacien, rue Froissart, 11.
3995.* LOVINY, pharmacien, rue Pierre-Legrand, 50.
382. LOYER (Madame Ve Ernest), filateur de coton, place de Tourcoing.
4170. LOYER (Général), Sous-Gouverneur de Lille, boulevard de la Liberté, 121.
2256.* LUNEAU, ✠, négociant, rue Nationale, 19.
4295.* LYON (Georges), ✱, recteur de l'Académie, rue Saint-Jacques, 22.
1949. LYS-TANGRÉ, entrepreneur, rue des Postes, 191.

2369. MABILLE DE PONCHEVILLE (Albert), notaire, rue de Pas, 18.
843. MAC LACHLAN (Georges), commissionnaire, rue des Fossés, 34.
2513. MADER (Charles), ingénieur, rue Barthelémy-Delespaul, 32.
948. MAHIEU (Julien), tailleur, rue Nationale, 120.
3625. MAIRESSE, négociant, rue des Ponts-de-Comines, 11.
1090. MALLET (Désiré), ✱, conduct. princ. des ponts et chauss., r. Brûle-Maison, 36.
3917. MALVAULT, rentier, square Jussieu, 18.
4217. MANTEL, pharmacien, rue de Douai, 13 *bis*.
3140. MANTEZ, propriétaire, rue de Fives, 24.
3002. MAQUART, pharmacien, rue de Dunkerque, 221.
3919. MAQUET (Emile), négociant, rue Solférino, 8.

Nos d'inscription. MM.

240. Maquet (Ernest), négociant en lins, place aux Bleuets, 11.
523.* Maquet (Mme Alfred), propriétaire, boulevard Vauban, 31.
2645. Maquet (Maurice), A. ✿, négoc. en lins. Secrét. du Club alpin français, rue Patou, 25.
352. Marchant-De Pachtère (Mme), propriétaire, rue Princesse, 40.
484. Marette, négociant en cotons, rue du Vieux-Faubourg, 29.
4384. Marlier-Lambilliotte, courtier, rue Solférino, 290.
3963. Marquant (Mlle Elvire), rue Gambetta, 100.
3094. Marquis (H.), bandagiste, place du Lion-d'Or, 17.
2964. Martel (A.), négociant, rue de Thionville, 33.
2965. Martel (Maurice), négociant, rue de Thionville, 33.
4003. Martin (Paul), A. ✿, négociant, rue de Paris, 76.
1298. Martin (Edouard), notaire, rue Jacquemars-Giélée, 11.
419. Martin (Mme), I. ✿, directrice de l'Ecole primaire, place Philippe-le-Bon, 23.
1840. Mary-Broudehoux (Mme Vve), rentière, rue Blanche, 45.
3493. Masingue, peintre-décorateur, rue de Roubaix, 43.
399. Masquelier)Auguste), ✱, négociant en cotons, rue de Courtrai, 5.
3158. Masquelier (Georges), négociant, boulevard de la Liberté, 59.
3157. Masquelier (Valéry), directeur d'assurances, façade de l'Esplanade, 20.
1986. Masse (Edmond), propriétaire, rue Nationale, 106.
4334. Masselot (Mlle Clara), employée des postes, rue Parrayon, 7.
4365. Massin, directeur de la halle aux cuirs, boulevard de la Liberté, 171.
4335. Masure (L'abbé Emile), archiviste diocésain, rue de Turenne, 34.
1571. Mathon (Achille), ✠, propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 125 *bis*.
1625. Maugrez (Jules), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 176.
2351. Maurois (Edouard), représentant, rue Manuel, 4.
4118. Meesemaeker (Mlle), rue des Brigitines, 22.
2898. Melchior (Pierre), propriétaire de l'Annuaire, rue Pierre-Legrand, 48.
4285. Meneboode (Lucien), pharmacien, rue du Long-Pot, 124.
925. Méplomb (Mme A.), propriétaire, rue Nationale, 168.
3103. Mérat, propriétaire rue Solférino, 257.
1270. Merchier, ✱, I ✿, professeur Agrégé d'histoire au Lycée, rue Charles-Quint, 7.
3442. Mercier (Jules), A. ✿, commis-négociant, boulevard Victor-Hugo, 143.
2119. Merveille (Paul), constructeur, rue du Marché, 96.
2084. Meunier, directeur de l'Union générale du Nord, boulevard de la Liberté, 35.
4190. Meurice, tanneur, rue du Faubourg-des-Postes, 119.
2143. Meurillon, architecte, rue de Thionville, 30.
134. Meurisse (Paul), négociant en bois, rue des Meuniers, 4.
1473. Meyer (Adolphe), représentant, rue Solférino, 299.
2208. Meyer (Paul), commis-négociant, rue Roland, 71.
3566. Meyer, capitaine commandant au 19e chasseurs, rue de Jemmapes, 89.
3110. Millet (Mlle Marie), professeur, rue des Chats-Bossus, 6..
4341. Milliez (Lucien), rue d'Antin, 43.
2671. Minet (Siméon), tailleur, rue des Manneliers, 6.
3797. Mineur, professeur au lycée Faidherbe, place Sébastopol, 32.
3796. Miniscloux (Colonel), directeur de l'artillerie à l'arsenal, rue de Condé, 11[illegible].
3250. Miquet-Pottier, rentier, rue Solférino, 243.
3142. Moisseron (Jules), ingénieur, rue de Jemmapes, 20.
3619. Mollet (l'abbé E.), supérieur de l'École Jeanne-d'Arc, rue Colbert, 25 *bis*.
2910. Monot (Adolphe), employé de commerce, façade de l'Esplanade, 60.

Nos d'inscription. MM.

1005. Montaigne-Bériot (Alphonse), banquier, boulevard de la Liberté, 195.
1800. Montaigne (Léon), receveur de rentes, rue Solférino, 316 *bis*.
3997. Moreau (Gaston), rue Jean-sans-Peur, 46.
3703. Morel (Mlle), rue de la Louvière, 50.
1243. Morel (Alfred), tapissier, rue Esquermoise, 29.
2099. Morel, imprimeur, rue Ste-Catherine, 13.
3028. Morel (Joseph), négociant, place du Théâtre, 31.
1918. Morival (Paul), fabricant de bascules, place du Théâtre, 54.
2474. Moronval (Léon), huissier, rue Basse, 7.
1293.* Motte (Pierre), notaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 37.
3307. Mottez (Paul), rue des Fleurs, 18.
1657. Moulan (Charles), négociant, rue Patou, 37.
3943. Mouquet, entrepreneur, rue Royale, 30.
3534. Mouquet (Paul), représentant, rue des Urbanistes, 8.
99. Mourcou, architecte, rue Manuel, 103.
2108. Mourcou (Maurice), propriétaire, rue de Thionville, 32.
2849. Mourmant, négociant, rue Gauthier-de-Châtillon, 22 *bis*.
2100. Mourmant (Narcisse), négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 18.
1952. Mulié (Charles), négociant, rue du Vieux-Faubourg, 50.
204. Mullier (Albert), négociant en lins, boulevard de la Liberté, 142.
3999. Mullier (André), négociant, rue Jean-Bart, 43.
4125. Mulliez (Jean), étudiant, rue Ste-Catherine, 3.
3853. Mulner (Albert), négociant, rue Lepelletier, 18.
1663. Muylaert (Eugène), A. ✿, sellier, rue des Chats-Bossus, 1.

2315. Navarre, notaire, rue Gambetta, 23.
4260. Navel, lieutenant au 43e régiment, rue de Turenne, 70.
536. Neut (Mme Émile), propriétaire, rue Desmazières, 5.
3865. Newnham (Alfred), A. ✿, architecte, rue de Valmy, 5.
466. Nicodème, ingénieur, boulevard de la Liberté, 138.
350.** Nicolle (Ernest), ✱, A. ✿, O. ✠, manufacturier, square Rameau, 11.
254. Noquet, ✱, docteur en médecine, rue de Puébla, 33.

1834. Obin (Emile), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 67.
377. Obin (Jules), teinturier, rue des Stations, 101.
3890.* Obry (Léon), propriétaire, rue de la Bassée, 36.
433. Olivier, ✱, I. ✿, docteur en médecine, rue Solférino, 314.
2402. Olivier (Auguste), négociant en toiles, rue Basse, 42.
3296. Oranie-L'Host, entrepreneur, rue des Jardins-Caulier, 9.
319. Ovigneur (Émile), O ✱, I. ✿, avocat, rue Jacquemars-Giélée, 37.
4418. Ovigneur (Mme Charles), rue Nicolas-Leblanc, 8.
4173. Oxtoby (Melle), professeur de chant, rue Nationale, 282.

3284. Paillot (R.), I. ✿, ✠, agrégé des Sciences physiques, boulevard Montebello, 35.
4373. Painblan (Docteur en médecine), rue Jacquemars-Giélée, 26.
2149. Paindavoine (Gustave), constructeur, boulevard Victor-Hugo, 79.
1603. Pajot (André), changeur, rue Patou, 9.
1837. Pajot (Paul), négociant, rue Baptiste-Monnoyer, 9.
2407. Pajot (Henri), notaire honoraire, rue Patou, 28.

Nos d'inscription. MM.

2955. Pajot (Mme), propriétaire, rue de Fleurus, 6.
4383. Pajot (Maurice), rue Patou, 9.
2915. Palliez (A.), C ✠, vice-consul de Suède et de Norvège, rue Brûle-Maison, 92.
3407. Palliez (Ed.) négociant, rue de Ban-de-Wedde, 20-22.
1271. Pannier (Paul), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 15.
1846. Paquet (Mme A.), propriétaire, rue Solférino, 104.
3355. Paquet (Dr F.), rue Faidherbe, 19.
4185. Parance (Henri), employé, rue Charles Quint, 4 *bis*.
3397. Parée (Marcel), étudiant, rue de Tournai, 43.
3887. Parent (Edmond), courtier, rue Solférino, 312.
3071. Parent (Gaston), représentant, rue de la Clef, 25.
1419. Parent (Henri), fabricant de brosses, rue Nationale, 161.
2990. Parent-Hoing (Mme Vve), fabricante, rue des Tours, 34.
3763. Parent (L.), directeur des ateliers de la Cie de Fives-Lille, rue des Ateliers, 2.
4041.* Parent-Breuvart, représentant, rue du Molinel, 57.
1719. Parsy (Jules), négociant en toiles, rue des Augustins, 7 *bis*.
2123. Pasteau, notaire, rue Tenremonde, 6.
2956. Pauris (Fernand), négociant, rue de Pas, 14.
1075. Payen (Frédéric), ancien greffier, boulevard Bigo-Danel, 21 *bis*.
2280. Peçqueur, négociant en huiles, rue de Lannoy, 14.
2647. Pecqueur-Carré (L.), négociant, rue du Molinel, 37.
4147. Pelletier (Madame), boulevard de la Liberté, 60.
4399. Peltier (Paul), employé, rue Denfert-Rochereau, 69.
1940. Pennequin (L.), architecte, place Sébastopol, 19.
3347. Pennequin, rentier, rue Caumartin, 27.
3527. Perrin (Mme), professeur, boulevard Victor Hugo, 135.
4350. Petyt, employé, rue Saint-Sébastien, 20.
3328. Peucelle (Jules), négociant, rue du Faubourg-de-Roubaix, 126.
3938. Phalempin-Grolez (Madame Vve), rue du Château, 2.
3673. Piat (Madame), propriétaire, square Jussieu, 10.
3006. Picavet (Arthur), propriétaire, rue Fabricy, 28.
439. Picavet-Quef, (Mme Vve Léon), filateur de lin, boulevard Louis XIV, 3.
769. Picavet-Fays (Louis), rue Charles-de-Muyssart, 13.
1541.* Pichon, constructeur, rue des Processions, 80.
3305. Pigache, I. ✿, chef de bureau de l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, rue du Marché-aux-Bêtes, 21.
1105. Pilate (Auguste), chef d'institution, façade de l'Esplanade, 44.
3457. Pilate (Victor), représentant, rue du Quai, 12.
4109. Pinson (Madame Gustave), rue Henri Kolb, 18.
3606. Piton (Alfred), ingénieur, rue Nationale, 222.
2951. Plaideau (Fernand), propriétaire, rue Puébla, 15.
2741. Plancke (Henri), manufacturier, rue du Molinel, 78.
385. Platel (Albert), négociant en bois, rue de la Préfecture, 2.
2410. Playoust (Paul), négociant en toiles, rue à Fiens, 6.
3911. Plouvier (Fernand), négociant, rue des Augustins, 23.
2465. Poillon-Six, propriétaire, rue Alexandre-Leleux, 36.
3424. Poissonnier (Louis), négociant, rue Basse, 36.
2649. Pollet (Émile), comptable, rue Baptiste Monnoyer, 8.
4054. Pollet (Emile), pharmacien, rue St-Gabriel, 85.
4087. Pollet (Georges), vétérinaire, rue Jeanne-Maillotte, 20.

Nos d'inscription. MM.

3449.* Pollet (Jules) fils, fabricant, rue Pierre-Legrand, 288.
3345. Pollet (Julien), représentant, rue de Thionville, 5 *bis*.
4306. Pollet-Legrand (Mme), mercerie en gros, rue des Arts, 62.
3113. Poncelet, lieutenant au 43e de ligne, quai du Wault, 10.
4396. Ponthieu (Auguste), fabricant, rue de l'Hôpital-Militaire, 35.
3955. Poteau-Thys, négociant, rue de la Halle, 6.
211.** Potié (Jules), propriétaire, rue Mercier, 2.
452. Pouille (Émile), A. ✿, propriétaire, rue Fontaine-del-Saulx, 22.
2752. Poumaere (Albert), professeur, rue Barthélemy-Delespaul, 8.
2136. Prate (Louis), négociant, rue Nationale, 74.
3847.* Prévost (Charles), rue Patou, 12.
2691. Prévost (Ernest), directeur de filature, rue des Stations, 147.
698. Prévost (François), commis-négociant, rue Denis-Godefroy, 3.
2277. Preys (Hippolyte), courtier de commerce, rue Desmazières, 8.
2982. Pronau (Elie), instituteur, impasse Scalbert, 12.
2121. Prouvost (Adolphe), fabricant, rue du Vieux-Marché-aux-Chevaux, 10.
2083. Prouvost (Gustave), greffier de justice de paix, rue de l'Hôpital-Militaire, 74.
4371. Prud'homme, juge au tribunal, rue Solférino, 234.
3281. Pruvost (Emmanuel), étudiant, rue Boileux, 15.
409. Pruvot (Achille), représentant de commerce, rue Henri-Kolb, 61.

354. Quarré-Reybourbon, I. ✿, membre de la Commission historique, etc., boulev. de la Liberté, 70.
4360. Quembre, contrôleur des mines, rue Gauthier-de-Châtillon, 11.
1221. Quénet (Edmond), représentant, rue Jean-Roisin, 2 *bis*.
3893. Queniart (Georges), propriétaire, boulevard Victor-Hugo, 61.

2728. Rafin (Eugène), employé à la Banque de France, rue Royale, 73.
3704. Ragot (Ed.), négociant, rue Grande-Chaussée, 6-8.
858. Rajat (R.), avocat, rue Thiers, 5.
3165. Rambure (Chanoine), Pro Recteur des Facultés catholiques de Lille, boulevard Vauban, 60.
86. Raquet (Désiré), changeur, rue Nationale, 91.
2098.* Rattel (Félix), huissier, rue Solférino, 241.
4314. Rauscher (Commandant), rue de Bourgogne, 60.
881. Raux (Mme Émile), négociant en charbons, place de la République, 3.
1869. Ravet-de-Monteville (G.), courtier, rue Nationale, 83.
2851. Ravet (Prosper), courtier, rue Inkermann, 2.
2540. Régent (Ernest), négociant, place Sébastopol, 23.
2991. Regnart (Paul), rue Brûle-Maison, 193.
678. Remy (Mme Émile), propriétaire, rue des Arts, 16.
2290. Remy (Charles), négociant en fers, rue des Jardins, 5.
3261. Remy (C.), propriétaire, rue Négrier, 18.
3416. Renard-Rouzé (Émile), comptable, rue St-Genois, 16.
1739. Renard (Henri), ingénieur-chimiste, Usine à gaz de Vauban.
2000. Renaut (Charles), négociant, rue André, 49.
4333. Renaux (Georges), commerçant, rue de Paris, 72.
681. Renouard (Émile), filateur et fabricant de toiles, rue Jeanne-d'Arc, 13.

Nos d'inscription. MM.

4145. Renvoisé (Adrien), receveur principal des Postes, Hôtel des Postes.
292. Reuflet (Frédéric), avocat, rue Nationale, 104.
2842. Ricard, conseiller de Préfecture, rue Jacquemars-Giélée, 61.
2875. Richebé (Émile), brasseur, rue Pierre-Legrand, 56.
169. Richez, directeur de l'École primaire, rue Fabricy.
1093. Richmond (Julien), rue Henri-Loyer, 1.
2389.* Richter (Frédéric), fabricant de bleus, boulevard Vauban, 67.
88. Rigaut, ✻, A. ✿, filateur, rue de Valmy, 15.
3211. Rigaux (Gustave), rue de l'Arc, 14.
72. Rigaux (H.), A. ✿, archéologue, rue du Chaufour, 14.
2449. Rigot-Dubar, propriétaire, rue de Thionville, 40.
765. Rigot-Lefebvre, négociant en vins, place aux Bleuets, 13.
2262. Rigot-Suin, négociant, place aux Bleuets, 19.
2985. Robillart (Jean), masseur, rue Basse, 8.
3649. Roblot-Deléarde, négociant, rue du Sec-Arembault, 30.
1659. Roche (Eugène), ✻, A. ✿, ✠, avocat, rue de la Vieille-Comédie, 16 *bis*.
4310. Rogeau-Lepers, négociant, rue de Paris, 160.
4026. Rogeaux, A. ✿, directeur de l'École de la rue de Juliers.
3658. Roger-Aerts (Mme Veuve), rue de Turenne, 59.
1176. Rogez (Louis), fabricant de fils à coudre, rue de la Justice, 23.
2120. Rogez (Édouard), négociant en engrais, rue du Bas-Jardin, 4-6.
1795. Rogie, tanneur, rue des Stations, 64.
1179. Rogie (Docteur), professeur à la Faculté catholique, rue du Port, 56.
2047. Rolants (Edmond), A. ✿, pharmacien supérieur, rue Brûle-Maison, 67.
602. Rollez (Arthur), directeur d'assurances, boulevard de la Liberté, 48.
1835. Rollier (Théophile), rentier, rue des Poissonceaux, 16.
3241. Rombaud (Gustave), avoué, rue Basse, 24.
4101. Rose (l'abbé), rue de l'Hôpital-Militaire, 97.
4304. Rossignol (Aug.), industriel, rue Nicolas-Leblanc, 12.
3238. Rougée, fabricant, boulevard de la Liberté, 99.
3978. Rougeron (J.-B.), entrepreneur, rue de Cambrai, 54.
3860. Roure (Auguste), notaire, rue de Pas, 13.
1047. Roure (Ernest), négociant, rue Mercier, 7.
4376. Roussel (Alfred), constructeur, rue Alexandre-Leleux, 40.
3742. Roussel (Ch.), notaire, rue de la Barre, 37.
3908. Rousselle (Émile), constructeur, rue Pierre-Legrand, 170.
203. Rousselle (Théodore), agent général d'assurances, rue de Bourgogne, 56.
43. Rouzé (Henri), propriétaire, boulevard de la Liberté, 219 *bis*.
239. Rouzé (Émile), ✻, A. ✿, juge au Trib. de comm., r. Gauthier-de-Châtillon, 20.
653. Rouzé (Léon), brasseur, boulevard de Montebello, 48.
4164. Rouzé-Steverlynck (Paul), entrepreneur, rue Brûle-Maison, 84.
3980. Ryckebusch (le Général), Chef d'Etat-Major du 1er Corps d'Armée, rue Négrier, 10*ter*.
665. Ryckewaert, fabricant de sacs en papier, rue d'Arras, 84.

3581. Sailly (Paul), négociant en houblons, rue Gauthier-de-Châtillon, 14.
2211. Saint-Léger (Mme Georges), fabricant de fils à coudre, rue des Fossés-Neufs, 2.
3221. Saint-Martin (de), caissier de la Banque de France, rue Royale, 3.
2920. Saint-Victor (de), inspecteur divisionn. d'assurances, rue Jean-sans-Peur, 62.

N^os d'inscription. MM.

3106. Salembier (l'abbé), professeur aux Facultés Catholiques, boulev. Vauban, 60.
1932. Salembier-Dubreucq (L.). ☗, brasseur, rue Gantois, 28.
2709. Salle (Victor), négociant, rue Henri-Loyer, 20.
3325. Salomé (Élie), boulanger, rue Négrier, 36.
3577. Salomez (Victor), représentant, rue Mercier, 70.
1811. Salomon (dit Chevalier), carrossier, boulevard Vauban, 34.
2255. Sanders (F.), courtier, rue Gantois, 47.
1139. Sano (Eugène), négociant, rue Solférino, 22.
2009. Santenaire-Dufour (Émile), négociant, rue Émile-Zola, 55.
3483. Sarazin (Édouard), propriétaire, rue des Stations, 13.
1727. Sauvage (père), ancien filateur, rue du Long-Pot, 56.
4225. Sauvaige (Gaston), boulevard de la Liberté, 51.
1474. Savary (Vve Adolphe), rue Nationale, 17.
1416. Savary (Gustave), rentier, rue Denfert-Rochereau, 19.
2323. Savary (J.-B.), brasseur, rue Thiers, 10.
763. Scalbert-Bernard, banquier, juge au Tribunal de Commerce, r. de Courtrai, 17.
3025. Scalbert (Maurice), banquier, rue de Thionville, 42.
961. Scheibi (Frédéric), place Richebé, 2.
1883. Schepens, négociant en vins et spiritueux, rue de Lens, 69.
2593. Schmitt (le D^r), ✠, pharmacien, rue Pierre-Martel, 7.
2843.* Schotsmans (Auguste), négociant, boulevard Vauban, 9.
2282. Schotsmans (Jules), négociant, rue du Metz. 10.
447. Schubart, (Mme Vve), rue St-Genois, 1.
3412.* Schulz, représentant, boulevard des Écoles, 12.
4229.* Scorssery-Lepers (Mme), rue de Loos, 60.
2558. Scrive (Émile), conseiller général, place du Concert, 6.
1990. Scrive (André), manufacturier, rue de Turenne, 53.
609. Scrive (Mme Albert), fabricant de cardes, rue des Buisses, 13.
3942. Scrive (Olivié), rue du Lombard, 1.
3961.* Scrive-Loyer, rue Gambetta, 294.
356.** Scrive-de-Négri (Madame veuve), rue Léon-Gambetta, 292.
565. Scrive (Gustave), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 99.
4386. Sebert (Émile), administrateur du bureau de bienfaisance, r. St-Firmin, 1
2577. Sébert (Mme), propriétaire, rue des Arts, 3.
135. Sée (Edmond), ingénieur, rue Solférino, 251.
1517. Sée (Paul), ingénieur, rue Brûle-Maison, 58.
3787. Seitert, Directeur du Crédit du Nord, rue Jean Roisin, 4, 6, 8.
2457. Selosse (Louis), avocat, rue St-Pierre, 5.
4348. Sénéchal (l'Abbé René), rue Nationale, 210.
580. Seratzki, professeur de dessin au lycée, rue Colson, 7.
3758. Simon, peintre-décorateur, rue Solférino, 152.
3372. Six (Henri), négociant, rue Grande-Chaussée, 52.
2929. Six, professeur au lycée, rue Durnerin, 22.
4398. Six (Mme Vve), propriétaire, rue Alexandre-Leleux, 38.
4364. Six (Henri), industriel, rue Colbert, 148..
1696. Smith (Alfred), négociant, rue Arnould-de-Vuez, 4.
3459. Smits (Albert), ingénieur, rue Colbrant, 23.
2296. Snowden (Robert), filateur, boulevard Bigo-Danel, 26.
1637. Sockeel (Dr Arthur), ✵, ✠, rue Charles-Quint, 9.
1753. Sorlin-Minischoux, propriétaire, boulevard de la Liberté, 229.

Nos d'inscription. MM.

631. SOUILLART (Mme Vve), rue Fontaine-del-Saulx, 20.
3073. SOYEZ-BLONDEL (Louis), hôtelier, place des Reigneaux, 25.
3922. SPINAERT, chef de gare St-Sauveur, boulevard des Écoles, 25.
3837. SPINART, rue Masurel, 9.
3859. SPIRE, receveur des finances honoraire, rue des Postes, 11.
1257. SPRIET (Alphonse), fabricant de toiles, rue Léon-Gambetta, 289.
3828. STAELS (J.), négociant, rue Charles-de-Muyssaert, 43.
967. STALARS (Carl), ✠, teinturier, rue Jacquemars-Giélée, 100.
3578. STER, négociant, rue de Wattignies, 1.
707. STEVERLYNCK (Gustave), négociant en savons, rue Deschodt, 5.
4073. STIEN (Edmond), propriétaire, rue de la Louvière, 7.
1302. STIÉVENARD (Henri), fabricant de couvertures, rue du Pont-à-Raisnes, 1.
3107. STOFFAES (chanoine), professeur à la Faculté libre des Sciences, directeur de l'Institut catholique des Arts et Métiers, rue Auber, 6.
4091. SUBRA (Bernard), ingénieur, rue des Frères-Vaillant, 10.
2375. SURMONT (Dr), I. ✿ prof. à la Faculté de Médecine, rue du Dragon, 10.
2758. SWYNGHEDAUW (Constant), négociant, rue à Fiens, 13.
231. SWYNGHEDAUW, A. ✿, professeur au lycée Faidherbe, rue Gombert, 11.

4329. TAHON, capitaine, rue des Stations, 16.
2359. TAILLIE (Th.), commerçant, place du Lion-d'Or, 10.
2261. TANCREZ (Gustave), négociant, rue des Jardins-Caulier, 42.
977. TANGUY (J.-B.), filateur, rue de la Louvière, 33.
4394. TARNEAUD, inspecteur de l'enregistrement, rue de Fleurus, 44.
4258. TENIÈRE, architecte expert agréé, rue de Bourgogne, 13.
2352. TESMOINGT (Albert), industriel, rue Pascal, 25.
1829. TESSE (Édouard), négociant en huiles, rue Solférino, 318.
3323. TESSE (Victor), négociant, place Richebé, 9.
521. TESTELIN (Alexandre), avocat, boulevard de la Liberté, 171.
3227. TESTELIN (J.), fondeur en cuivre, rue des Bouchers, 12 B.
283. THELLIER DE LA NEUVILLE (Paul), avocat, rue des Jardins, 26.
1058. THÉODORE (Alphonse), propriétaire, rue Solférino, 197.
4059. THÉODORE (Émile), rue Solférino, 226.
4230.* THERY (Alban), rentier, rue d'Antin, 26.
1256. THÉRY (Gustave), ✠, avocat, square Dutilleul, 33.
1403.* THÉRY (Raymond), Ⓜ, A. ✿, ancien notaire, rue des Stations, 3.
2008. THÉRY-BAROUX (Georges), négociant, rue des Arts, 24.
3645. THIBAUT, employé, rue Grande-Chaussée, 14.
3480. THIBAUT (Dr), rue Pierre-Legrand, 113.
3051. THIBAUT (Alfred), entrepreneur, rue de Paris, 256.
2656. THIÉBAUT (Raymond), négociant, rue des Suaires, 15.
954. THIEFFRY (Maurice), fabricant de toiles, boulevard de la Liberté, 207.
3825. THIÉTART, négociant, rue de Turenne, 30.
127. THIRIEZ (Mme Vve Alfred), rue Nationale, 308.
1150. THIRIEZ (Julien), manufacturier, rue du Faubourg-de-Béthune, 56.
3352. THOMAS, lieutenant au 16e Bataillon de chasseurs, rue de Valmy, 38.
1926. THOMAS (Pierre), négociant en papiers, rue des Arts, 47.
991. THOMAS-LESAY, propriétaire, rue Nationale, 279.
3651. THOMASSIN (Fernand), fondé de pouvoirs, rue Patou, 13.

N°s d'inscription. MM.

2128. Tighe-Fox (Mme John), propriétaire, rue de la Louvière, 42.
4320. Tilloy (Mme Ernest), propriétaire, rue Nationale, 163.
95. Tilmant (Lucien), boulevard des Ecoles, 26.
2658. Tiprez (Auguste), syndic des faillites, rue de l'Hôpital-Militaire, 89.
3391.* Titren (Théoph.), A. ✿, Vice-Prés. du Bur. de bienf., pl. Cormontaigne, 24.
409. Toussin (Georges), filateur de coton, rue Royale, 55.
2152. Trannin (Henri), I. ✿, rue de Loos, 13.
1162. Trisbourg (Ernest), rue St-André, 48.
2113. Troyaux (Ernest), huissier, rue de la Barre, 31.
2404. Turck (Georges), A. ✿, sculpteur, rue Solférino, 283.
202. Thys (Alphonse), fondé de pouvoirs de la maison A. Crepy, r. des Jardins, 24.

2133. Uhlig (Henri), négociant en vins, rue Solférino, 229.

3903. Vaillant, répétiteur général au Lycée Faidherbe, rue Jeanne-Maillotte, 26.

3497. Vaillant, rue Barthelémy-Delespaul, 41.
1898. Vaillant (Mme), propriétaire, rue Colbrant, 8.
3168. Vaillant-Deschins, entrepreneur, rue Inkermann, 49.
1082. Vaillant-Herland (E.), A. ✿, O. ✠, O. ✲, ✠, vice-consul de Perse, place de Béthune, 7.
387. Vaille (Mlle), A. ✿, institutrice, rue des Tours, 14.
3230. Valdelièvre (Mme Paul), propriétaire, square Jussieu, 6.
437. Valenducq, rue Négrier, 21.
3075. Valentin (A.), pharmacien, rue de Wazemmes, 79.
3263. Valin (G.), bandagiste, rue Esquermoise, 36.
3084. Vallet (Léon), boulevard de la Liberté, 223.
708. Van Butsèle (Edmond), courtier, rue Nicolas-Leblanc, 7.
1463. Van Butsèle (Louis), apprêteur, rue d'Arras, 66.
1088.* Vandame (Émile), brasseur, rue Royale, 102.
1089. Vandame (Georges), brasseur, conseiller général, rue de la Vignette, 65.
2063. Vandame (Joseph), brasseur, rue de Tenremonde, 10.
3898. Vandamme-Broutin, rue des Postes, 14.
2137. Van den Bavière, principal clerc de notaire, place de Strasbourg, 6.
1559.* Vandenbergh, I. ✿, architecte, boulevard de la Liberté, 46.
3584. Vandenbeusch (Ferdinand), sculpteur, rue St-Étienne, 66.
2336. Van den Bulcke, architecte, rue de Valmy, 30.
3973. Van den Bulcke (Ch.), commissionnaire-expéditeur, rue des Buisses, 23.
2537. Vandenbussche (Gaston), négociant, place Philippe-de-Girard, 17.
3358. Van den Driessche, représentant, rue d'Artois, 52.
412. Van den Heede (Adolphe), O. ✿, horticulteur, Vice-Président de la Société régionale d'horticulture du Nord, rue du Faubourg-de-Roubaix, 111.
1055. Vandenhende (Jules), négociant en épiceries, rue des Guinguettes, 79.
2396. Vandergracht, représentant des Mines d'Anzin, rue Ste-Catherine, 52.
4315. Vandervinck (Mme), rue Nationale, 218.
2065. Van de Walle, propriétaire, rue Nationale, 270.
783. Vandeweghe (Albert), filateur, rue Patou, 1.
2763. Vaneste (Auguste), bijoutier, rue Nationale, 90.
4270. Van Eycke (François), tailleur, boulevard de la Liberté, 71.

Nos d'inscription. MM.

2664. Van Grevelynghe (Ernest), chimiste, place de Tourcoing, 7.
2281. Vanlaer (Émile), notaire, boulevard de la Liberté, 84.
2033. Vanlaton (Mme L.), propriétaire, rue du Molinel, 44.
2266. Van Mansart, propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 108.
3289.* Van Peteghem, docteur en médecine, rue Colbert, 66.
4011. Van Peteghem (Albert), négociant, rue de Turenne, 52.
1694. Van Remoortère, ancien magistrat, rue Solférino, 293.
3831. Van Ryswyck (Marcel), rue Brûle-Maison, 62.
3146. Vantourout, propriétaire, rue Jeanne-d'Arc, 21.
2569. Van Troostenberghe (Théophile), courtier en fils, rue Jean-Bart, 26.
1085. Vanverts, pharmacien, rue de Paris, 199.
2811. Varaigne (Louis), propriétaire, rue de la Bassée, 54.
3127. Varos-Santenaire, négociant, quai de la Basse-Deûle, 46.
3121. Vatinelle (Jules), représentant, rue Barthélemy-Delespaul, 160.
3906.* Veilletet (Madame), hôtel Terminus, gare de Lille.
1436. Vennin, brasseur, rue du Quai, 22.
4232. Verbèke (Léon), tailleur, rue Masurel, 6.
2150. Verbiest (Paul), agent de change honoraire, rue Solférino, 250.
2062. Vercoustre (Mme Léon), rue Ste-Catherine, 7.
2493. Verdier (Jean), négociant en charbons, rue Solférino, 225.
4023. Verdun, professeur à la Faculté de Médecine, rue Nationale, 82.
3154. Verin (Émile), négociant, rue Henri-Loyer, 8.
1702. Verlé, chef du service extérieur du Gaz de Wazemmes, rue d'Iéna, 66 *bis*.
563. Verley (Charles), C. ✠, ancien prés. du Trib. de Com., rue de Voltaire, 40.
2885. Verley (Madame Benjamin), propriétaire, rue Marais, 13.
1793. Verley-Bigo (Pierre), banquier, rue Royale, 49.
1145. Verley-Bollaert, banquier, boulevard de la Liberté, 9.
2960. Verley (Georges), négociant, rue Royale, 103.
2526. Verlinde (Auguste), A. ✿, constructeur, boulevard Papin, 4.
15. Verly, ✱, homme de lettres, vice-président honoraire, rue Solférino, 7.
3751. Vermeersch (Edouard), rue de Rocroi, 4.
2428. Vermersch (Albert), docteur en médecine, rue des Postes, 95.
737. Vermesch, représentant, rue Grande-Chaussée, 26.
4110. Véron, capitaine rapporteur, rue Blanche, 62
3863. Verstraete (Docteur), rue Solférino, 190.
1992. Viart (Henry), courtier de commerce, rue de l'Hôpital-Militaire, 112.
3509. Vienne (Dr), rue Nationale, 326.
3935. Vienne-Baratte, boulevard de la Liberté, 3.
3468. Vifquain (Léon), fabricant, rue Pierre-Legrand, 331.
3725. Vigin-Warambourg, négociant, rue du Vieux-Faubourg, 18.
2408. Vilain (Paul), architecte, rue Petite-Allée, 16-18.
2232. Villain (Roméo), constructeur, rue des Rogations, 18.
3093. Villette (Eugène), industriel, boulevard Bigo-Danel, 2.
854. Villette (Paul), chaudronnier-constructeur, rue de Wazemmes, 37.
4419. Villette, rentier, rue Fabricy, 2.
3683. Vincent, O. ✱, O. ✿, préfet du Nord.
402. Vincent (Georges), agent d'assurances, rue Desmazières.
594. Virnot (Urbain), propriétaire, rue de Thionville, 5.
785. Virnot (Victor), négociant, rue de Gand, 2.
3116. Vittu (Lucien), propriétaire, rue Princesse, 65 *bis*.

Nos d'inscription. MM.

4236. Voituriez (Docteur), rue Jacquemars-Giélée, 53.
3440. Voituriez, industriel, rue Jacquemars-Giélée, 135.
4182. Voreux (Joseph), fabricant, rue de Rocroy, 4.
4128. Vuillaume, directeur de l'enregistrement, rue Gauthier-de-Châtillon, 18.

3346. Wagnier (Charles), huissier, rue de Bourgogne, 16.
3335. Walbecq, ✠, négociant, 16, rue de l'Hôpital-St-Roch.
3927. Walker (James), Vice-Consul d'Angleterre, rue des Stations, 95.
3967. Walker (Henry), industriel, rue de Turenne, 44.
312. Wallaert (Mme Auguste), boulevard de la Liberté, 23.
3855. Wallaert (Mme Emile), boulevard de la Liberté, 66.
969.* Wallaert-Barrois (Maurice), manufacturier, boulev. de la Liberté, 44.
2395.** Wallaert (Georges), manufacturier, rue de Bourgogne, 27.
568. Wannebroucq (P.), représentant, rue de Bourgogne, 26.
1828. Warein (fils), ✠, constructeur, boulevard Montebello, 54.
1123. Warein-Prévost, propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 10.
278. Wargny, fondeur en cuivre, juge au Tribunal de Commerce, rue de Valmy, 1.
3838.* Wartel (H.), ingénieur, rue de Lannoy, 59.
4072. Wasse (Georges), employé, place Jacques-Louchard, 4.
3295. Waterlot-Lambelin (Henri), propriétaire, 9, place de Tourcoing.
3918. Watrelot (Eugène), brasseur, rue des Trois-Mollettes, 9.
2740. Watrelot-Lelong (Mme), propriétaire, rue du Palais, 2.
803. Watteau (E.), négociant en charbons, rue Jean-sans-Peur, 44.
1866. Wattier (Edmond), entrepreneur, rue Boucher-de-Perthes, 31.
4370. Wattinne-Vandamme)Mme), rue Nationale, 232.
2347. Wattrigant (Louis), ✠, industriel, quai de la Basse-Deûle, 80.
1946. Wauquier (Mme veuve), rue Brûle-Maison, 99.
575. Weber (Mme veuve), rentière, rue des Fossés-Neufs, 59.
4326. Weiss (Edmond), négociant, rue André, 17.
4327. Weiss (Yvan), négociant, rue Jeanne-d'Arc, 7.
2104. Wemaere (Constant), négociant, rue Solférino, 222.
827. Werquin (Edouard), avocat, rue des Fossés, 8.
4256. Werquin, propriétaire, rue Lequeux, 3.
3846. Wiart (Georges), tapissier-décorateur, boulevard de la Liberté, 77.
3128. Wibault (Melle), rue Faidherbe, 16.
4240. Wicart (Jean), square Jussieu 1 et 3.
848, Wicart-Butin, négociant, boulevard Victor-Hugo, 38.
2958. Willm (Edmond), prof. honoraire, à la Faculté des Sciences, rue Barthélémy-Delespaul, 87.
4392. Wolff (Colonel), C ✠, rue Baptiste-Monnoyer, 17.
767. Wuillaume (Em.), ✠, négociant, parvis Saint-Michel, 9.

2073. Zambeaux (Louis), directeur honoraire de la Société des établissements Kuhlmann, rue St-André, 25.

Lomme.

3979. Carter (Herbert R.), directeur de filature, rue du Marais, 39.
2250. Groussau, ✠, député du Nord, avocat, professeur à la Faculté catholique de Lille.

Nos d'inscription. MM.

1251. Jolivet (G.), propriétaire.
3790.* Lecour (Paul), industriel, à la Planche à Quesnoy.
1878. Nicolle (Louis), manufacturier.
307. Verstraete (Eugène), propriétaire.

Lompret (*Nord*).

2379.* Houzet (Désiré), propriétaire.
3547. Marescaux (Florimond), horticulteur.

Londres.

58. Cambon (Paul), C ✱, I ✿, G C ✠, ambassadeur de France.
1478.** J. Forster, docteur en médecine, 10, St-George's Road Eccleston Square.

Loos (*Nord*).

259. Billon, ✱, docteur en médecine, ancien maire.
4062. Clot (Mathieu), propriétaire, rue Gambetta, 18.
3419. Cousin (Paul), grande route de Béthune, 174.
4063. Delerive-Delonay (Madame), grande route de Béthune, 137.
4408. Dewailly (Henri), pharmacien, Grande route de Béthune, 141.
3868. Grandel (Paulin), ingénieur, directeur de l'usine Kuhlmann.
3133. Hocquet, receveur des postes en retraite, route de Béthune, 20.
4176. Jacqmarcq (Docteur), grande route de Béthune, 82.
862. Lainé, distillateur.
4068. Lepers (Louis), propriétaire, grande route de Béthune, 21.
735. Quarré-Prévost, grande route de Béthune, 151.
2046. Rossignol (Emile), rue d'Ennequin, 4.
497. Toussin (Mme Gustave), propriétaire, château de Longchamp.
1676. Walare, A. ✿, instituteur.

Lorient.

2264. Loréal, ✱, ✠, ✠, Chef de bataillon au 62e régiment d'infanterie, rue de Brest, 10.

Marcq-en-Barœul.

1958. Catry-Despretz, industriel.
2005. Ducrocq (Paul), notaire.
2852. Franchomme-Descamps, château du Lazaro.
4253. Lesaffre (Emile), industriel.
1945. Mulliez-Samin, propriétaire.
2253. Vanderhaghen (Mme Georges), brasseur.

Nos d'inscription. MM.

Marquette.

3327. Heneaux, ancien adjoint au maire.
2668. Larivière (René), de la maison J. Scrive et fils.

Marquillies.

481. Brame (Mme Max), fabricant de sucre.
3532. Boulanger (Mme), propriétaire.

Marseille.

1552. Joubin, rue Cas, n° 9 A, villa Mathilde.

Maubeuge.

3780. Ansiaux (Léon).
3777. Barbet-Massin (Mme), propriétaire, rue de l'Hospice, 24.

Menin *(Belgique)*.

3738.* Michel-Jackson, industriel.

Merville.

3928. Duhamel (Léon), industriel.

Mons-en-Barœul.

2214. Boucquey-Richard, route de Roubaix, 41.
4162. Coisne-Mauviez (Madame), route de Roubaix, 61.
4092. Daubresse-Mauviez, propriétaire, route de Roubaix, 76.
1581. Delespaul-Cardon, propriétaire, route de Roubaix, 15.
642. Desoblain, propriétaire, rue Neuve.
4215. Devernay (Félix), propriétaire, rue de Roubaix, 97.
4010. Ferraille, pharmacien, route de Roubaix, 9.
3993.* Gras-Copie, rue Mirabeau, 34.
539. Lefèvre-Lelong, représentant, route de Roubaix, 59.
3688. Ley-Gaudoux, boucher, rue Victor-Hugo, 7.
1704. Mailliez)Jules), propriétaire, rue du XXe siècle.
4005. Pagnerre (Gabriel fils), architecte, rue de Roubaix, 26.
1819. Vandorpe-Grillet, négociant, route de Roubaix, 3.
784. Virnot (A.), négociant.

Morainvillers *par Maignelay (Oise)*.

2089. De Baynast de Septfontaines (Marquis de), au Château.

Nos d'inscription. MM.

Mouchin (*Nord*).

2260. Varlet (Pierre), propriétaire.

Mouscron.

2765. De Geyter, ingénieur.

Mouvaux (*près Roubaix*).

1652. Gaillet (Émile), rue de Roubaix.
3635. Manaux (Léon), commis-négociant, rue de Lille.
963. Masurel-Jonglez (Mme Vve), propriétaire, route de Lille.

Oignies (*P.-de-C.*).

2582. Boulanger (Charles).
4247. Buchet (Henri), agent général des mines d'Ostricourt.

Orchies.

3976. Cochet, propriétaire, Grande Place.

Paris.

4051. Bordat (Gaston), conférencier, avenue de la Grande-Armée, 22.
2045. Cannissié-Testelin, caissier cental du Mont-de-Piété, rue François-Miron, 82.
701. Crepy (Alfred), propriétaire, rue de la Faisanderie, 1.
1086. Crepy (Auguste), rue de Flandre, 123.
2523. Descamps (Auguste), boulevard Beauséjour, 1, Passy.
2847. Douy, négociant, rue Michel-Ange, 9 *bis* (XVIe).
3210.* Droulers (Charles), rue de l'Abbaye, 6 (VIe).
863. Dubar (Paul), rue Pierre-le-Grand, 9.
766. Du Bousquet, ✵, ✠, ✠, ingénr en chef de la Traction au chem. de fer du Nord.
4269. Dumesnil (Mlle), propriétaire, rue Jouffroy, 44 (XVIIe).
2862.** Gallois (Eugène), explorateur, rue de Mézières, 6.
2. Guillot (E), I. ✠, professeur au Lycée Charlemagne, rue Thénard, 9.
570. Jacquin (E.), insp.-chef de service au Ch. de fer du Nord, rue de Chabrol, 12.
1656. Jamont, C. ✵, ✠, ✠, ✠, Général-Inspecteur, Membre du Conseil supérieur de la Guerre, chargé de missions spéciales, boulevard Montmorency, 39.
3100. Junot, directeur de l'agence des Voyages Pratiques, rue de Rome, 9.
3322. Naderman (Veuve Charles), rentière, rue Cortemberg, 32.
1741.** Phalempin, C. ✠, avenue des Ternes, 70.
96.** Renouard (Alfred), I. ✠, admr génal des Stés techniques, rue Mozart, 49.
2833. Sautai (Charles), propriétaire, avenue de Friedland, 6.
4349. Sée (Mlle Anna), avenue Kléber, 24.
4150. Talbot dit Lemaire, architecte-vérificateur, rue du Faubourg-St-Denis, 118.

Pérenchies

2259. Bouchery (Henri), directeur de peignage.
4077.* Jeanson-Dehau, château de Pérenchies.

Nos d'inscription. MM.

Phalempin.

4099. Santré, directeur d'école.
3817. Van Hende (Mademoiselle).

Ploegsteert (*Belgique*).

4106. Ouvrié, fabricant de briques.

Pont-de-Nieppe (*Nord*).

2684. Chieus-Ernout, brasseur.

Quesnoy-sur-Deûle.

2817. Dervaux (Maurice), filateur.
3613. Dervaux (Victor, fils), filateur.
1655. Lepercq-Gruyelle (Madame Paul), fabricant d'huiles.
3835. Vasse (Joseph).

Roncq.

4214*. Bonduel, propriétaire.
2030. Delahousse (Lucien), fabricant.

Ronchin.

3964. Decourrière (Th.), route de Douai, 130, au Petit-Ronchin.
3873. Desmons (Dr Jules).
483. Grolez-Leman (Henri), propriétaire, route de Douai, au Petit-Ronchin.
1091. Grolez (Jules), pépiniériste.
4187. Labbé (Armand), maire.
1674. Tacquet-Decrombecque, route de Douai, 108, au Petit-Ronchin.

Roubaix.

2042. Allard (Alphonse), entrepreneur, rue Notre-Dame, 24.
2706.* Allart, ancien maire, Grande-Rue, 144.
3782* Arnould-Delcourt directeur d'assurances, boulevard de Paris, 51.
2973. Ast (Jules), ingénieur, rue du Collège, 117.
4094. Auclair, docteur en médecine, rue des Arts, 43.

2067.* Bastin (Alexandre), négociant, boulevard d'Armentières, 108.
2680. Bayard (Alfred), propriétaire, rue Boucher-de-Perthes, 89.
775. Bayart (Charles), fabricant de tissus, rue de la Fosse-aux-Chênes, 33.
891. Bayart (Alexandre), commis-négociant, boulevard de Strasbourg, 86.

Nos d'inscription MM.

1216. Bernard, docteur en médecine, rue Pierre-Motte, 55.
3129. Bernard, bois de teinture, rue des Longues-Haies, 23.
3025. Bert (Alphonse), plafonneur, rue d'Alsace, 29.
3020. Bertrant, rue Inkermann, 38.

4119. Bettremieux (Paul), docteur en médecine, rue St-Vincent-de-Paul, 30.
3456. Bipper, directeur du conditionnement, boulevard d'Halluin, 35.
429. Borain (Melle), institutrice, rue des Anges, 71.
3189.* Bossut-Screpel, fabricant, boulevard de Paris, 108.
773.* Boulenger (E.), A ✿, négociant en tissus, place Chevreuil, 14.
3759. Bourgois (Arthur), entrepreneur, rue du Trichon, 30.
1167. Brackers-d'Hugo, fabricant, rue de Mouvaux, 26.
4113. Briet (Adolphe), rue Vauban, 34.
2476. Broquet-Franchomme, négociant, rue du Vieil-Abreuvoir, 39.
3292. Buns, huissier, rue du Vieil-Abreuvoir, 31.
1392. Butruille (le docteur), A. ✿, rue du Château, 13.

3170.* Caille (Victor), employé, rue de l'Hospice, 42.
1425. Carissimo (Florent), fabricant, rue Nain, 17.
772. Carissimo (Henri), négociant, rue du Grand-Chemin, 68.
3201.* Cateau-Hannart (Alexandre), rue Dammartin, 20.
1900. Catteau (J.), employé de commerce, rue Sainte-Thérèse, 67.
4116. Champié (Victor), administ. de l'École nat. des Arts industriels, place Chevreul.
2489. Chatteleyn (Félix), avocat, rue Mimerel, 15.
3178. Cléty, avocat, rue du Collège, 178.
4361. Clève, directeur, boulevard de la République, 29.
3523. Codron (Louis), employé, boulevard de Strasbourg, 78.
1575.* Constant, pharmacien, boulevard de Paris, 1.
4053. Cornez (Isidore), percepteur, rue Pellart, 35 *bis*.
1857. Craveri (Annibal), boulevard de Cambrai, 40.

4195. Damez (Alfred), rédacteur en chef du Nord-Touriste, rue du Moulin, 104.
3820. Dautremer (Paul), représentant, rue du Coq-Français, 123.
3818. Dazin (Melle Louise), propriétaire, rue Neuve, 54.
3953.* Dazin (Victor), rue Neuve, 49.
4321. Dazin-Flipo (Mme veuve), propriétaire, Grande rue, 105.
4198. De Becker (Jules), teinturier, bonlevard de Cambrai, 12.
3271. Deblock (Albert), pharmacien, rue de l'Épeule, 178.
866. Dechenaux (Edouard), courtier, rue de Lille, 54.
3131. Degraeve (Émile), manufacture de caoutchouc, rue du Coq-Français.
3044. De Lanoë, ingénieur, rue Vauban, 25.
3960.* Delattre-Varlet (Achille), rue Neuve, 40.
2639. Delesalle (Ch.), agent d'assurances, rue Dammartin, 33.
3386.* Delescluse (Félix), industriel, boulevard de Belfort, 74.
3378.* Delescluse (Louis), industriel, rue du Coq-Français, 108.
2502. Delmasure (Mme veuve Gustave), brasseur, rue de Mouvaux, 11.
2781.* Delvas, négociant, boulevard d'Armentières, 119.
3969. Demarcq (Émile), boulevard de Strasbourg, 71.
2670. Demilly (Arthur), négociant, rue Pauvrée, 19.

Nos d'inscription. MM.

4020. Dernoncourt (Jules), repré. de la Cie des Mines d'Anzin, rue d'Alsace, 70.
4325. Derville, docteur, rue du Grand chemin, 58.
3819. Derville (Eloy), entrepreneur, rue Saint-Vincent-de-Paul, 20.
3794. Derville-Wibaux (Louis), entrepreneur, rue Saint-Vincent-de-Paul, 16.
864. Desbonnets (Alfred, fils), négociant, rue Mimerel, 4.
2814. Deschodt (Georges), pharmacien, Grande-Rue, 26.
4205. Desmarchelier (Georges), fabricant, rue Nain, 30.
3172.* Despature (Victor), (maison Thérin et Cie), rue Fosse-aux-Chênes, 21.
2499.* Despature-Grymonprez, membre de la Commission administrative des Hospices, rue d'Inkermann, 32.
2035.* Destombes (Louis), entrepreneur, rue Neuve, 21.
2041. Destombes (Paul), ✠, architecte, rue de Lille, 61.
3032. Destombes (Pierre), propriétaire, boulevard de Cambrai, 33.
3037. Deveugle-Quint, industriel, rue de Lille, 178.
3240.* Dewaeghenaere (Oscar), marchand tailleur, rue de la Gare, 74.
4143. Dewaes-Plamont, boucher, rue du Curé, 20.
2519. D'Halluin-Grouset, négociant, rue Pellart, 171.
882.* Dhalluin-Lepers (Jules), fabricant, rue de la Fosse-aux-Chênes, 27.
4411. D'Halluin (Jean), clerc de notaire, rue de Lille.
3038, Dhalluin (Paul), entrepreneur, rue du Moulin, 50.
3091. D'hellemmes, avocat, rue Pellart, 19.
2679. Didry (Fidèle), pharmacien de 1re classe, rue Notre-Dame, 32.
751. Diligent (Em.), professeur, rue d'Inkermann, 57.
3947. Dispa (Jules), fondeur, rue de Lommelet, 31.
4204. Droulers (Jean), représentant, rue du Pays, 28.
591. Droulers-Prouvost (Mme veuve Ch.), Grande-Rue, 108.
1423. Druon-Voreux (A.), négociant, boulevard de Paris, 41.
3648.* Dubar (Louis), fabricant, rue de Lorraine, 49.
3569. Dubar-Pennel (Firmin), rue de Lille, 20.
3970. Dubly (Henry), A. ✿, rue du Grand-Chemin, 38.
2141.* Duburcq, pharmacien, contour St-Martin, 10.
3715. Ducoulombier (Victor), négociant, boulevard de la République, 65.
3726. Dufossez, comptable, rue de la Gare, 72 *bis*.
3949. Dujardin (Eugène), négociant, Grande-Place, 6.
3405.* Dujardin (Jean), représentant, rue de l'Industrie, 47.
4089. Dumoulin (Arnould), industriel, rue de l'Industrie, 126.
911. Dupin (Eugène), négociant, rue Charles-Quint, 32.
4262. Dupré, docteur en médecine, rue Pierre-de-Roubaix, 130.
890. Durant (Clément), A. ✿, publiciste, rue des Champs, 7.
3948. Durant (Emile), commerçant, rue de la Gare, 115.
4288. D'Ussel (Guy), négociant, rue de la Gare, 12.
652. Duthoit-Delaoutre, propriétaire, rue Saint-Georges, 35.

1116. Eeckman (Henri), agent général d'assurances, rue de Lannoy, 93.
1424.* Eloy-Duvillier, fabricant, boulevard de Paris, 67.
3405.* Eloy-Lecomte (Émile), fabricant, boulevard de Paris, 135.
4122. Ernoult (Jules), filateur, rue du Grand-Chemin, 72.

163. Faidherbe (Alexandre), I. ✿, ✠, professeur, rue Isabeau-de-Roubaix, 17.

Nos d'inscription. MM.

164. Faidherbe (Aristide), instituteur, rue Brézin, 48.
3218. Fauverghe, pharmacien, rue du Fresnoy, 48.
349. Ferlié (Cyrille), négociant, rue Neuve, 27.
3033. Fèvre (V.), banquier, rue du Pays, 16.
4322. Flipo-Cousin, propriétaire, Grande-rue, 159.
3198 Florin (Auguste), fabricant, rue de la Fosse-aux-Chênes, 25.
1882. Fontaine, notaire, rue Saint-Georges, 25.
861. Fort (J.), négociant en tissus, rue de Lille, 41.

2486.* Gambart (René), docteur en droit, rue Nain, 16.
3179.* Gaydet (Paul), teinturier, rue du Grand-Chemin, 48.
215. Gernez, A. ✿, directeur de l'institut Turgot, rue de Soubise, 35.
3383.* Glorieux (Henri), fabricant, rue Charles-Quint, 44.
3914. Goupil frères, emballeurs-expéditeurs, rue du Grand-Chemin, 64.
4034.* Goutière-Hannart (Mme Vve), rue de l'Industrie, 55.
4387. Grandsir (Edmond), négociant, rue Nain, 6.
3184. Grimonprez (Paul), négociant, rue du Chemin-de-Fer, 9.
2801. Grymonpré-Destombes, rue des Fabricants, 10.

4035.* Hannart (Mme Vve Georges), rue de Barbieux, 30.
3267. Hannotte-Demanne (Mme), propriétaire, boulevard de Cambrai, 5.
2068.* Hoffmann, négociant, rue Neuve, 31.
4369. Houzet-Descamps (Mme veuve), rue de Lommelet, 107.

1119.* Izart (Jules), négociant en tissus, rue d'Isly, 19.

4117. Janssens-Deroubaix, négociant, rue du Chemin-de-Fer, 27.
3821. Jonville (Alphonse), négociant, rue Pauvrée, 36.
4337. Jonville (Paul), négociant, rue St-Georges, 45.
3181.* Jourdin (Albert), négociant, rue de Lille, 125.
2066.* Jourdin (Aug.), négociant, rue Vauban, 14.
161. Junker (Ch.), I. ✿, filateur de soie, rue d'Avelghem, 58.

2484. Koszul (Julien), directeur de l'École nationale de musique, r. Charles-Quint.

3372.* Lagage (César), négociant, rue Pierre-Motte, 53.
2581. Laubier (Jules), employé, rue de Lille, 77.
640.* Leburque (Oscar), A. ✿, négociant en tissus, rue de la Gare, 91.
4277. Lechandelier (Auguste), directeur de filature, rue Chanzy, 46.
1024.* Leclercq-Huet, fabricant, boulevard de Paris, 71.
3392.* Leclercq-Muliez, industriel, rue St-Georges, 42.
3720. Lefebvre (Jean), négociant, rue de Lille, 99.
4144. Legrand (Gustave), étudiant, rue de Lannoy, 158.
3946. Lepers (Georges), docteur en médecine, rue du Trichon, 65.
1641.* Leplat (César), propriétaire, rue Inkermann, 94 *ter*.
2738.* Lepoutre, docteur en médecine, place de la Liberté, 22.
3822. Leser (Émile), rue des Longues-Haies, 8.
3208.* Lestienne (Waldemar), négociant, rue Neuve, 60.
3525. Lesur, représentant, rue des Lignes, 6.

Nos d'inscription. MM.

3083. Leveugle, commerçant, Grande-Rue, 262.
3778. Liagre (Georges), boulevard de Paris, 14.
4409. Loosveld (François), propriétaire, rue de Mouveaux, 70.
3374.* Lorthiois (Joseph), négociant, rue Inkermann, 87.
2475. Loucheur-Facques, négociant, Grande-Rue, 10.
4368. Lussiez (Charles), représentant des mines d'Aniche, rue du Curoir, 59.

4313. Malard (Georges), ingénieur, rue Inbermann, 160.
4002. Malfait (Mlles), rue Nain, 62.
849. Manchoulas (Félix), négcoiant, rue Mimerel, 17.
3971. Mansart (J.-B.), rue de l'Ermitage, 4.
4382. Marchand (Mlle Louise), rue des Arts, 108.
3485. Martin-Fremont, comptable, rue de Lannoy, 58.
4206. Masson (Madame Armand), propriétaire, rue Neuve, 53.
3069. Masurel (Carlos), filateur, boulevard de Fourmies, 20.
3390.* Masurel (Émile), propriétaire, rue de Barbieux.
2488. Masurel (Madame Veuve Eugène), rue du Manège, 3.
3391.* Masurel (Georges), boulevard de Cambrai.
552. Masurel (Paul), propriétaire, négociant, à Barbieux.
156. Masurel-Wattine (J.), négociant, rue du Chemin-de-Fer, 48.
3177.* Mathon (Eugène), boulevard d'Armentières, 114.
860. Meillassoux, teinturier, rue Saint-Jean, 30.
3164.* Meillassoux (Albert), industriel, rue Saint-Jean, 30.
3053. Messelin (H.), rue Dammartin, 75.
369. Motte (Georges), filateur, boulevard Gambetta, 27.
327. Motte-Vernier (Mme Vve), négociante, rue Neuve, 56.
451. Motte (Albert), manufacturier, boulevard Gambetta, 23.
2491.* Motte (Eugène), industriel, rue Saint-Jean, 36.
3185. Mousset, négociant, rue Charles-Quint, 25.
3852. Mullier-Scalabre (Paul), filateur, place d'Audenarde.
331. Mulliez-Delattre, fabricant, rue du Curoir, 10.

3990. Natalis (Édouard), négociant, rue Blanchemaille, 35.
3192.* Noblet (A.), fabricant, rue de la Gare, 29.

3387.* Olivier (Léon), ✻, membre de la Chambre de Commerce, rue Daubenton, 48.
1536.* Oudar (Achille), négociant, rue de l'Industrie, 59.
4312. Outters-Eloy, directeur d'assurances, rue Fosse-aux-Chênes, 67.

3039. Parent (D.), bonnetier, rue St-Vincent-de-Paul, 15.
2326. Paulin-Parent, négociant, rue de la Fosse-aux-Chênes, 39.
3036. Pennel (Auguste), entrepreneur, rue du Curoir, 63.
3377.* Petit-Loridan (Paul), négociant, rue Nain, 45.
3264. Piat-Agache, fabricant, place de la Liberté, 28.
3929. Picavet (Mme Émile), rue Blanchemaille, 118.
2722.* Pillot (René), courtier-juré, boulevard de Paris, 46.
1948. Planquart-Courrier, entrepreneur, rue du Curoir, 20.
1410.* Pollet (César), fabricant, rue Nain, 38.
3393. Pollet (César fils), fabricant, rue du Curoir, 56.

N°s d'inscription. MM.

1437. Pollet-Motte (Joseph), fabricant, boulevard Gambetta, 25.
4266. Pouille-Decressonnière (Avit), agent de charbonnages, boulevard d'Armentières, 46.
3194.* Poutrain (Édouard), assurances, rue Blanchemaille, 61.
3222.* Président de la Chambre de Commerce.
1039. Prouvost (Amédée fils), ✠, peigneur de laines, boulevard de Paris, 49.
4207. Prouvost (Amédée) fils, manufacturier, rue de Beaumont, 47.
3389.* Prouvost (Albert), industriel, boulevard de Paris, 50.
3382.* Prouvost-Fauchille (Édouard), propriétaire, boulevard de Paris, 121.
2881. Prouvost-Masurel (Paul), fabricant, rue des Fabricants, 58.

2685. Quint (Ch.), brasseur, rue du Moulin, 53 *bis*.

2632. Rasson (Édouard), industriel, boulevard de Paris, 47.
3889. Rasson, entrepreneur, boulevard de Strasbourg, 62.
157. Reboux (Alfred), ✠, rédact. en chef du *Journal de Roubaix*, Grande-Rue, 71.
4287. Requillart (Alexandre), négociant, boulevard de Paris, 82.
4127. Requillart (Paul), négociant, rue des Fabricants, 7.
3171.* Requillart (Victor), propriétaire, place Chevreul, 8.
3371.* Ribeacourt (Édouard), industriel, rue du Grand-Chemin, 37.
3930. Robyn (Albert), avocat, docteur en droit, rue de l'Alouette, 49.
333. Rogier (Moïse), entrepreneur, rue de Lorraine, 10.
889. Rousseau (Achille), A. ✿, maison Allart-Rousseau, Grande-Rue, 142.
4362. Rousseau (Mme), propriétaire, rue Charles-Quint, 36.
607. Roussel (Émile), teinturier, rue de l'Épeule, 151.
746. Roussel (François) fils, industriel, boulevard de Paris, 35.
3974. Ruselle (Édouard), constructeur, boulevard de la République, 67.

3153. Segard-Demanne, fabricant de harnais, rue de l'Ermitage, 21.
3085. Selosse (H.), négociant, rue du Château, 15.
3484. Selosse (Praxille), négociant, rue du Collège, 101.
3348. Selosse (Théophile), négociant, rue de Cassel, 7.
172. Skène et Devallée, constructeurs, rue Watt, 60.
762. Strat (Jules), négociant en tissus, rue Fosse-aux-Chênes, 24.
4076. Struf (Charles), négociant, boulevard de Cambrai, 25.

1496.* Ternynck (Edmond), fabricant, le Huchon, rue Barbieux.
3126. Ternynck (Félix), propriétaire, rue de Lille, 49.
788.* Ternynck (Henri), filateur et fabricant, rue de Lille, 25.
4212. Thibeau (Ernest), A. ✿, architecte, boulevard Gambetta, 19-21.
3231. Thieuleux-Broux (Émile), propriétaire, rue Blanchemaille, 51.
1213.* Thoyer, ✱, direct^r de la succursale de la banque de France, rue de Tourcoing.
3386.* Toulemonde (Émile et Paul), fabricants, rue du Pays, 23.
2492.* Toulemonde-Parent (Louis), juge au Trib. de Commerce, rue St-Georges, 49.
3197.* Troller (Léon), négociant, rue de Cassel, 39.

3034. Vahé (A.), notaire, rue Neuve, 43.

Nos d'inscription. MM.

3466. Vandamme (Louis), négociant en laines, rue de Cassel, 35.
3373. Vanoutryve (Félix), industriel, boulevard de la République, 91.
2880. Vanoutryve (Auguste), fils, industriel, boulevard de la République, 89.
723. Verspieren (A.), assureur, rue Dammartin, 8.
3543. Villalard (Louis), agent d'affaires, rue de la gare, 64.

3530. Waeles (Albert), employé, rue Charles-Quint, 10.
745. Watine (Paul), C. ✠, propriétaire, rue Pauvrée, 5.
630. Wattine-Hovelacque, propriétaire, boulevard de Paris, 43.
3388.* Wattinne fils (Auguste), rue de Lille, 15.
1763. Weber, conducteur principal des ponts et chaussées, rue du Trichon, 40.
3203.* Weyer (Georges), rue Nain, 8.
3206.* Wibaux (René), filateur, Grande-Rue, 106.
3022. Wicart, pharmacien, rue Blanchemaille, 134.

2952. Yager (Léon), employé, rue de Lorraine, 18.

Rousies (*Nord*).

2978. Pesant-Delmarle, industriel.

Sailly-sur-la-Lys.

2243. Lebleu, propriétaire.

Sains-du-Nord.

3913. Bibliothèque municipale.

Saint-André-lez-Lille.

58. Clinquet, instituteur.
3339. Flament (Achille), employé, rue Faidherbe.
3026. Freteur-Parent (Albert), rue de Ste-Hélène.
4202. Hublet, instituteur communal.
3021. Parent-Choquet, rue Sadi-Carnot, 11.

Seclin.

3336. Claeys (Arthur), voyageur de commerce.
3512. Delattre-Dewaleyne, rue d'Arras.
4168. Delecambre (Paul), rue Notre-Dame.
378. Desurmont (Achille), filateur de lin.
1012. Desurmont (Édouard), A. ✿, maire, filateur.
3816. Dujardin (l'abbé Achille).
2285. Gruson (Théodore), négociant en grains.
403. Guillemaud (Claude), filateur de lin.
3737. Hue (Émile), rue d'Arras, 18.

N^os d'inscription. MM.

2529. LECLERCQ (Auguste), brasseur.
4590. THUET, farinier, 7, rue de Lille.

Sin-le-Noble (*Nord*).

3427. VERLEY (René), représentant.

Templemars.

3972. DELINSELLE, instituteur.

Templeuve (*Nord*).

2536. BARATTE (Paul), A ✿ maire.
4012. BATAILLE (Alphonse), négociant.
3057. DORCHIES (H.), notaire.
3048. DUBREUCQ (Achille), brasseur.
2172. HAZARD-THIEFFRY, propriétaire.
3024. JOUNIAUX, instituteur.
3338. LEBOUCQ (Paul), adjoint au maire
3462. SCHULZ (Edgard), entrepreneur.
4252. TISON, docteur en médecine.

Thumesnil.

3916. DAMIENS (Charles), employé, rue Pasteur, 110.
3869. MERVEILLE (Alfred), filateur.

Toul.

2248. BARDEL, Officier au 39e régiment d'artillerie.

Tourcoing.

2275. BARBENSON, directeur d'École municipale, rue du Calvaire.
1329.* BARROIS-LEPERS (Émile), C. ✠, négociant, rue de la Gare, 9.
2020.* BECQUART-HERBAUX (Mme Ve), propriétaire, rue de Lille, 55.
3988. BELLAMY, négociant, rue de l'Epidème, 7.
1360.* BERNARD-FLIPO (Louis), filateur, rue de Lille, 68.
1347. BEULQUE (Paul), représentant, rue de la Malsence, 23.
3632. BEYLS, employé, rue de la Belle-Vue, 100.
1240. BIGO (Madame Vve), rue de Guisnes, 56.
2154.* BINET (Adolphe), industriel, rue Neuve-de-Roubaix, 128.
2193.* BINET (Hilaire), industriel, rue Carnot, 82.
2274. BINET (Arthur), employé de commerce, rue de Turenne, 14.
2028. BITTEBIÈRE (Jean), employé de banque, rue Desurmont.
3214. BON (Théodore), directeur de l'École industrielle, rue du Casino, 68.
3833. BONNET (l'abbé), professeur à l'institution du Sacré-Cœur.

N°s d'inscription. MM.

1783. Bonte (Louis), employé de commerce, rue des Orphelins, 33.
3981. Bouillet-Motte, industriel, rue des Ursulines, 24.
4001. Bourgois (Émile), brasseur, rue Winoc-Chocqueel, 14.
3161. Bourgois (Gustave), entrepreneur, rue de la Croix-Rouge, 165.
1324. Bourgois-Lemaire, commis-négociant, rue Corneille, 15.
2643. Bruneau (Henri), pharmacien, rue de Lille, 2.
3634.* Brunet (le Docteur), rue Nationale, 4.
1306. Bulté (Éloi), receveur municipal, rue d'Havré, 23.
3695. Burms-Demay, entrepreneur, rue de Gand, 34.

2637. Callens (Désiré), employé de commerce, rue du Moulin, 71.
2715. Callens-Boussemaert, commis-négociant, rue du Calvaire, 17.
1555. Caron-Callieau (Victor), caissier, rue du Prince, 67.
2716. Cau-Descamps, commis-négociant, rue d'Anvers, 21.
920. Caulliez-Leurent (Maurice), industriel, rue du Dragon, 13.
3766. Chantry (Léon), entrepreneur, rue Nationale, 119.
1381. Claeys (Jules, pharmacien, rue Delobel, 29.
3087. Cordier-Meurisse, négociant, rue St-Jacques, 49.
3798. Cornard, entrepreneur, place Thiers, 36.
4038. Courquin (l'abbé), professeur à l'École Industrielle, rue du Casino, 68.

1634. Dandoy (Célestin), négociant, boulevard Gambetta, 5.
3987. Dassonville (Victor), filateur, rue de Gand, 15.
2824.* Debisschop-Destombes, industriel, rue Desurmont, 53.
1345.* Debongnies (Alphonse), négociant, rue de Guines, 90.
1409. Deconinck-Dumortier (Louis), représentant, rue de la Latte, 51.
2629.* Deconinck (Ernest), industriel, rue du Haze, 75.
3454. Deherripon (Hippolyte), employé, rue Jacquard, 15.
2199. Delahousse-Bouchart, représentant de commerce, rue de Gand, 25.
2603. Delahousse (Édouard), représentant, rue de Guisnes, 100.
2713. Delahousse (Jean), commis-négociant, rue Ste-Barbe, 22.
3931. Delahousse-Leveugle (Henri), négociant, rue des Carliers, 22.
4134. Delangre-Rousseau, employé, rue de la Cloche, 37.
4343. Delannoy (Melle Élise), rue Nationale, 121.
3629. Delegrange (le Docteur), rue de Gand, 26.
1295.* Delemasure-Flayelle (François), bonnetier, rue de Tournai, 89.
1968.* Delepoulle-Joire, négociant, rue Leverrier, 19.
1730. Delepoulle-Jombard (Paul), négociant, rue des Ursulines, 30.
3553. Delerue (Eugène), greffier au Tribunal de Commerce, rue de Roubaix, 96.
2179. Delescluse (Édouard), employé d'administration, rue de la Blanche-Porte.
3215. Delreux (Auguste), employé, rue de l'Abattoir, 27.
1893. Delrue (Louis), représentant de commerce, rue Motte, 22.
1523. Deltour (Cyrille), négociant, au Flocon, 116.
3430. Deprez (Georges), industriel, rue Nationale, 79.
3368. Dervaux (Charles), représentant, rue St-Jacques.
1632.* Dervaux (Eugène), ✠, propriétaire, rue St-Jacques, 60.
2634. Dervaux (Paul), industriel, rue d'Anvers, 74.
4344. Derveaux (Paul), négociant, rue du Midi, 43.
2081. Deschemaker (Camille), fabricant, rue de Roubaix, 200.
2719. Desferret (Charles) Ee de Cce, rue de Chantilly, 24.

Nos d'inscription. MM.

1892. DESNOYETTES (Charles), représentant de commerce, rue de la Cloche, 67.
2203. DESPINOY, pharmacien, rue de Lille, 34.
1258.* DESTOMBES (Émile), courtier juré, rue Jacquart, 28.
1379. DESTOMBES (Gustave), représentant, rue Jacquart, 28.
2597. DESTREBECQ (B.), marbrier, rue Nationale.
3429.* DESURMONT-BOSSUT (Paul), industriel, rue Winoc-Chocqueel, 36.
1401.* DESURMONT-JONGLEZ (Théodore), filateur, rue de Gand, 4.
936. DESURMONT (Félix), filateur de laines, rue de Lille, 79.
1289.* DESURMONT-JOIRE (Paul), négociant, rue de Gand, 23.
933.* DESURMONT (Jules), négociant en laines, rue St-Jacques, 37.
2087. DESURMONT-MOTTE (Jules), boulevard Gambetta, 62.
3297. DESVIGNES (Louis), fabricant, rue du Tilleul, 39.
2633. DEWAVRIN-DELETOMBE (Fernand), rue Chanzy, 2.
3630. DHALLUIN (Émile), fabricant de chicorée, rue de Tournai, 105.
1822.* DIDRY-DUBRULLE (Paul), brasseur, rue Winoc-Chocqueel, 133.
2016. D'ORGEVILLE-BOURDREL, négociant, rue Verte, 93.
1338. DUBOIS (Auguste), pharmacien, rue du Tilleul, 50.
1281. DUCOULOMBIER (Jules), commis-négociant, rue Martine, 13.
3438. DUJARDIN (Auguste), représentant, rue de Roubaix, 31.
4263. DUJARDIN (Juste), rentier, rue Desurmont, 18.
3099. DUJARDIN-DIDRY, directeur d'assurances, rue Faidherbe, 10.
2026. DUJARDIN-TOULEMONDE (Jean), employé de commerce, rue Leverrier.
2928. DUMONT, docteur en médecine, rue Fidèle-Lehoucq, 34.
3697. DUMORTIER (J.), propriétaire, rue Nationale, 107.
3063. DUMORTIER-DHALLUIN, fabricant, rue de Guisnes, 39.
3064. DUMORTIER-MOURAUX (Mme Vve), rue des Piats, 16.
3705. DUNAS, négociant, rue de Lille, 59.
1051. DUPAS, directeur de l'école communale du Pont-de-Neuville.
4375. DUPONT (Alfred), industriel, rue de Dunkerque.
1378. DUPONT (Jules), commis-négociant, rue de la Cloche, 78.
1318.* DUPREZ-LEPERS (Louis), ✠, filateur, rue des Piats, 74.
1275.* DUQUESNOY (Paul), gérant de banque, rue Carnot, 34.
2504. DUTERTE (Adolphe), représentant de commerce, rue de Lille, 150.
4037. DUTERTE (Victor), filateur, rue du Haze, 69.
2927. DUVILLIER (Edouard), filateur de laines, rue d'Havré, 16.
296. DUVILLIER (Joseph), filateur de laines, rue du Tilleul, 62.
1308.* DUVILLIER-LABBE (Emile), avocat, rue de l'Industrie, 3.
1969.* DUVILLIER-MOTTE (Georges), filateur de coton, rue Dervaux.

3433. FEUILLET (l'abbé), professeur à l'Institution libre du Sacré-Cœur.
1367. FICHAUX, ✠, docteur en médecine, rue Faidherbe, 31.
4133. FICHAUX (l'Abbé), professeur à l'Institution du Sacré-Cœur.
3932. FLIPO-LEFEBVBE (François), filateur, rue de Tournai, 91.
1396.* FLIPO-PROUVOST (Charles), filateur, rue de Tournri, 115.
1288.* FOUAN-LEMAN (Ve), peigneur de laines, rue de Roubaix, 65.
2812. FOURMENTIN (L.), employé de commerce, rue de Wailly, 9.

1825. GADENNE (Henri), employé de commerce, rue des Ursulines, 7.
3800. GAUTHIOT (Robert), professeur au lycée, rue d'Austerlitz, 31.

Nos d'inscription. MM.

1372.* Glorieux-Flament (Alphonse), fabricant, rue des Orphelins, 18.
2602.* Grau (Denis), bijoutier, Grande-Place.
1334.* Grau (Henri), courtier juré, rue de l'Abbé-de-l'Epée, 13.
2890. Grimonprez (Ernest), commerçant, Hôtel du Cygne.
3699. Guenot (Albert), directeur de filature, rue Winoc-Chocqueel, 122.
2600.* Guenot (E.), filateur, rue de Bouvines, 5.
2361.* Gutkind (Gustave), négociant en laines, rue des Ursulines, 39.

4410 Jacques (Louis), entrepreneur, rue de Lille, 65.
251. Jean, instituteur, rue des Cinq-Voies.
3012. Joire (Alexandre), filateur, rue de Lille.
2547.* Joire-Desurmont (Georges), banquier, rue de Lille, 53.
2014.* Joire-Wattinne (Jules), banquier, rue de Lille.
927. Jonglez (Charles), propriétaire, rue des Anges, 18.
928. Jonglez-Eloi (P.), filateur de laines, rue des Ursulines, 25.
1386.* Jourdain (Eugène), O. ✵, A. ✿, C. ✠, ✠, fabricant, rue de la Gare, 17.
3934. Joveniaux (Aimé), employé, rue de Guisnes, 120.
1336. Joveniaux (F.), gérant de filature, rue de Midi, 49.

1241. Lahousse-Bigo, entrepreneur, rue des Carliers, 37.
3610. Lamand (Antoine), rentier, rue Sainte-Barbe, 25.
4379. Lamon-Veil (Alfred), peigneur, boulevard Gambetta, 187.
930. Lamourette-Delannoy (Ph.), filateur de laines, rue Blanche-Porte, 58.
2904. Langlet (A.), employé de commerce, rue de Guisnes, 112.
3698. Lavolée (G.), directeur de filature, rue de Guisnes, 47.
3700. Leblanc-Leclercq (Paul), négociant, rue de Roubaix, 15.
1756. Lecat (Emile Madame), négociant, Grande-Place, 3.
1313. Leclercq (Gustave), entrepreneur, rue de ls Boule-d'Or, 21.
2902. Leclercq (H.), employé de commerce, rue Jacquart, 34.
2031. Leconte (Melle E.), directrice de l'Institut Sévigné, rue des Orphelins.
2024. Leduc (le Dr), rue des Ursulines, 276.
3983. Leduc (Jules), négociant, rue de Roubaix, 66.
4347. Lefebvre (Emile), rentier, rue des Ursulines, 17.
4132.* Lefebvre (G.), négociant, rue Nationale, 95.
3900. Lefebvre-Watine (René), rue Leverrier, 19.
1488. Lefebvre-Hollevœt (Léon), représentant de commerce, rue de Guisnes, 75.
2018.* Lefebvre-Rasson (Ch.), négociant, boulevard Gambetta, 46.
2949.* Léger (Auguste), fondeur, rue du Moulin, 17.
1485. Legrand (René), avocat, rue d'Havré, 22.
1781.* Legrand-Desurmont, industriel, rue Nationale, 71.
1325.* Lehoucq (Jules fils), fabricant, rue des Ursulines, 46.
3520. Lelong-Wallerand, propriétaire, rue du Calvaire, 15.
1394.* Lemaire-Caulliez (Joseph), filateur, rue de la Cloche, 41.
1348. Lemaire (Henri), libraire, Grand'Place, 28.
1745.* Leplat (Emile), filateur, rue de Guisnes, 198.
1320. Leroux-Denniel, négociant, rue Faidherbe, 14.
335. Leroux-Brame (Ch.), négociant en laines, rue Delobel, 26.
3626. Leroy (Hippolyte), comptable, rue Winoc-Chocqueel, 153.
3867. Leserre (Melle Gabrielle), rue de la Latte, 5.

Nos d'inscription. MM.

3701. Lesur (Victor), négociant, boulevard Gambetta, 31.
1361.* Leurent (Jean), filateur, rue du Tilleul, 59.
2631.* Leurent Lefort, industriel, rue du Conditionnement, 45.
4222.* Leurent-Beghin, industriel, rue du Conditionnement, 30.
4389.* Leurent-Hassebroucq, industriel, rue du Conditionnement, 43.
2823.* Leurent-Nicolle (Edouard), industriel, rue Gambetta, 48.
3862.* Levin (Alidor), pharmacien, rue de Gand, 53.
1323.* Lombard (Henri), négociant, rue de Roubaix, 116.
1821.* Lorthiois-Delobel (Jules), négociant, rue de Lille, 72.
2950. Lyoen, instituteur, rue Saint-Pierre, 86.

2601.* Malard (Georges), industriel, rue de Guisnes, 74.
1328. Marescaux (Edouard), gérant de banque, rue du Collecteur, 19.
2651. Marescaux (Madame Floris), rue Sainte-Barbe, 30.
4346. Masquelier-Dewavrin, entrepreneur, quai du Canal, 10.
768. Masure Van Elslande (Eugène), fabricant de tapis, rue de Gand, 42.
1284.* Masure-Six (François), I. ✿, propriétaire, rue de Lille, 106.
1282.* Masurel (Edmond), A. ✿, filateur, rue Nationale, 63 *bis*.
325. Masurel (François), A. ✿, propriétaire, rue de Lille, 83.
722. Masurel (Albert), A. ✿, manufacturier, rue du Bois, 144.
3637.* Masurel-Tiberghien (Félix), fabricant, rue de Lille, 135.
3556. Montagne (Gustave), propriétaire, rue de Tournai, 107.
1975. Montagne (Louis), A. ✿, ✠ ✠ ✠, directeur de l'Académie de musique, rue Nationale.
2636. Mortagne (Jean), employé de commerce, rue Verte, 57.
923. Motte-Jacquart (A.), filateur de laines, rue Fidèle-Lehoucq, 28.
2200. Motte (Paul), employé de commerce, rue du Prince, 31.
4345. Moulin (Émile), fabricant, rue Nationale, 140.
1673.* Muller (Félix), représentant, rue du Haze, 83 *bis*.
1307. Mulliez (Jules), commis-négociant, rue du Sentier, 34.

2055. Odoux (François), négociant, place de la République, 2.
2202. Omez-Leblanc (Aug.), employé de commerce, rue des Poutrains, 122.
3866. Orélio, commerçant, rue St-Jacques, 38.

2181. Pennequin, employé de commerce, rue de Lille.
1619. Petit-Leduc (Joseph), rédacteur au *Journal de Roubaix*, rue Pierre-Corneille, 9.
3696. Petitot-Robbe, filateur, rue de la Malsence, 4.
3989. Piédanna, employé, rue du Vélodrome.
1346.* Pollet-Caulliez, négociant, square Hôtel-de-Ville, 2.

2226. Rasson-Valentin (Joseph), négociant, rue de Roubaix, 140.
932. Rasson-Wattinne (E.), industriel, rue Nationale, 67.
1891. Rosoor-Delattre (Jules), imprimeur, Grande-Place, 31.
2549.* Rousseau-Liénart, industriel, rue Verte, 27.
2198. Ruffin (A.), chimiste, rue Winoc-Chocqueel, 135.

2080. Scrépel-Joire (Louis), fabricant, rue de Lille.
3807. Severin, professeur au lycée, boulevard Gambetta, 12.

Nos d'inscriptions. MM.

1801. Sevin-Hennion (Adolphe), courtier-juré, rue des Ursulines, 44.
1357. Simoens-Pille (Léon), commis-négociant, rue du Château, 26.
4157. Sipra, agent voyer, rue du Chêne-Houpline.
921. Six (Auguste), filateur de laines, rue du Château, 62.
3611. Spinnevin, carrossier, rue de Lille, 158-174.
2595. Steinbach (Jean), rue Motte, 5.
2201. Stupuy (Paul), fils, professeur de musique, rue des Poutrains.
1322.* Suin (Philippe), rentier, rue de Roubaix, 128.
3253. Suin (Désiré), négociant, rue Nationale, 153.

915. Taffin-Binauld, brasseur, rue du Tilleul, 30.
3437. Tharin-Callens, représentant, rue des Poutrains, 42.
1358. Tibeauts-Caulliez (Charles), représentant, rue Verte-Feuille, 19.
1970.* Tiberghien-Desurmont, fabricant, rue de Lille.
1971.* Tiberghien-Lepoutre, fabricant, rue du Dragon.
3394.* Tiberghien-Motte, rue de Lille, 87.
3600. Tiers (Louis), représentant, rue Winoc-Chocqueel, 8.
3933. Tonnel-Équinet, entrepreneur, rue Martine, 3.
2360.* Trentesaux-Destombes, négociant en laines, rue de Lille, 112.
3552. Trigallez, rentier, rue St-Jacques, 54.

2746. Vandekerkove-Boussemart, négociant, rue de Lille, 138.
1311.* Van Elslande (Joseph), négociant, rue du Hase, 27.
4000. Vanzeveren (Alphonse), teinturier, rue Belle-Vue, 47.
548. Vasseur (Victor), A. ✿, bibliot.-archiv. de la Ville, r. de l'Amiral-Courbet, 18.
1956. Verdonck (J.-B.), employé de commerce, rue Winoc-Chocqueel, 43.
2245. Vienne-Flipo, industriel, rue Chanzy, 43.
3160. Vienne, docteur en médecine, rue d'Austerlitz, 25.

3985. Waetjens (Joseph), sellier, rue de l'Hôtel-de-Ville, 1.
3633. Watteau (Henri), fabricant, rue Nationale, 51.
2019.* Wattel-Gimmig (Auguste), négociant, rue de Roubaix.
2234. Wattel (Mme), propriétaire, rue du Sacré-Cœur, 17.
1976. Watteeuw, A. ✿, publiciste, rue St-Jacques, 39.
1356. Werbroucq-Besème (Victor), représentant, rue de l'Hôtel-de-Ville, 13.
4102. Wibaux (E.), instituteur, rue de Gand, 101.
4380. Willoquet-Dedryver (Charles), boucher, rue de Menin, 63.
2551. Wittemberghe-Oger, représentant de commerce, rue de la Malsence.

Tournai (*Belgique*).

4417. Delrue (Paul), propriétaire, rue des Fossés, 19.
4264. Lecroart (Léon), brasseur, rue du Château, 10.

Valenciennes.

4086. Malenfer (Lieutenant), au 127e de ligne, rue de la Viewarde, 19.
3454. Sagary, chanoine honoraire, curé de St-Géry.

Nos d'inscription. MM.

Versailles.

2364. Rogie, receveur d'enregistrement, rue Carnot, 33.
1. Suerus (Raoul), ✻, I, ✿, proviseur du Lycée Hoche.
1074. Wannebroucq-Dutilleul (Mme Vve), propr., aven. de Villeneuve-l'Étang, 5.

Wambrechies.

4142. Becquart-Crespel (Mme Vve), filateur.
3770. Sénélar (Géry), négociant.
3238. Vandenbosch (Jean), filateur.
3568. Walle (Émile), négociant.

Warneton (*Belgique*).

4243. Gesquière (Louis), propriétaire.

Wattignies-lez-Lille.

1420. Raboisson (A.), propriétaire, hameau de Bargues.

Willems par Baisieux (*Nord*).

407. Lefebvre (Ernest).

Wizernes (*Pas-de-Calais*).

1705. Dambricomrt (Géry), fabricant de papier.

SOCIÉTÉ DE VALENCIENNES

BUREAU :

	MM.
Président	DOUTRIAUX, I. ✿, anc. bâtonnier de l'ordre des Avocats.
Secrétaire-Général	DAMIEN, I. ✿, directeur de l'école primaire supérieure.
Secrétaire	GIARD (Pierre), libraire.
Trésorier	DESRUELLES, liquidateur-syndic.
Commission administrative	BERTRAND, I. ✿, inspecteur primaire.
	BOUTRY, avoué.
	CELLIER, avocat.
	DOMBRE, directeur de la Cie des Mines de Douchy.
	GOUVION (Albert), ingénieur, Anzin.
	LAMENDIN, directeur d'école, à Valenciennes.
	ST-QUENTIN (Fénelon), I. ✿, avocat.
	VARLET, notaire à Bouchain.

MEMBRES ORDINAIRES.

Mme Veuve ACREMANT, propriétaire, Valenciennes.
MM. AMAND (Victor), suppléant du Juge de paix, Condé.
ANDRÉ, notaire, Mortagne.
ANDT (le docteur), pharmacien, Valenciennes.
BAILLY, avocat, Valenciennes.
BARA, instituteur, Le Rosult.
BARON fils, marchand boucher, Valenciennes.
BATAILLE (Jules), rue Capron, Valenciennes.
BATIGNY, entrepreneur de peintures, à Valenciennes.
BECK, pharmacien, Valenciennes.
BERTAU (Edgard), propriétaire, Valenciennes.
BERTRAND, inspecteur primaire, Valenciennes.
BILLET (François), distillateur, Marly.

MM. Binois (Albert), rue du Quesnoy, Valenciennes.
Blary, instituteur, Raismes.
Boivin, directeur de la Banque de France, Valenciennes.
Boneill (Émile), directeur d'assurances, Valenciennes.
Boucher, brasseur, Valenciennes.
Boulanger, propriétaire, St-Saulve.
Bourlon, docteur en médecine, à Valenciennes.
Boutoey (Mme Vve), propriétaire, Valenciennes.
Boutry, avoué, rueCapron,, Valenciennes.
Brabant (Edmond), fabricant de sucre, Maire, Onnaing.
Bugnot, négociant, Valenciennes.
Bultot (Paul), ancien notaire, Anzin.
Bultot (Edouard), avocat, Valenciennes.

Callipel fils, Valenciennes.
Carpentier, ancien commissaire-priseur, Valenciennes.
Cartigny, notaire, Valenciennes.
Castiau, notaire, Condé.
Castiau, docteur en médecine, conseiller général, Vieux-Condé.
Caullet, conseiller général, Haspres.
Cellier (Eugène), avocat, Valenciennes.
Chamfort, notaire, Valenciennes.
Champagne, directeur de l'École supérieure, Denain.
Chaussez, huissier, Valenciennes.
Chesnel, pharmacien, Valenciennes.
Cloart, instituteur, Maing.
Coet, instituteur, Raismes.
Cohen, dentiste, Valenciennes.
Copin (Léon), professeur de piano, Valenciennes.
Coulon (Hector), huissier, Valenciennes.
Courtin, industriel, Raismes.

Damien, directeur de l'école supérieure, Valenciennes.
Davaine (Émile), conseiller général, St-Amand.
Debiève, industriel, Valenciennes.
Debuschère, inspecteur au chemin de fer du Nord, Valenciennes.
De Forcade, secrétaire général de la Cie des mines, Anzin.
Défossez, docteur en médecine, Abscon.
Dehon et Seulin, imprimeurs, Valenciennes.
Delcourt (Th.), notaire, Valenciennes.
Delcourt (Eugène), avocat, Valenciennes.
Delcourt (Paul), propriétaire, Valenciennes.
Delhaye (Jules), propriétaire, Valenciennes.
Deprez (Joseph), ingénieur, Anzin.
De Preux, propriétaire, Anzin.
Deromby, juge de paix honoraire, Valenciennes.
Dervaux, conseiller général, Condé.
Descamps, docteur en médecine, Raismes.
Desorbaix (Victor), avocat, Valenciennes.
Desruelles, liquidateur et syndic, Valenciennes.

MM. DEVILLERS (Charles), avoué, Maire de Valenciennes.
DEWALLE, propriétaire, Valenciennes.
DOMBRE, directeur des mines de Douchy, Lourches.
DOUAY, avocat, Valenciennes.
DOUCHY (Georges), avocat, Valenciennes.
DOUTRIAUX (Auguste), avocat, Valenciennes.
DOUTRIAUX (André), avocat, Valenciennes.
DREYFUS (Madame Veuve Léopold), Valenciennes.
DREYFUS (Madame Veuve Salomon), Valenciennes.
DREYFUSS (Louis), huissier, Valenciennes.
DUBIEZ (Jules), juge de paix, Valenciennes.
DUBOIS-RISBOURG, constructeur, Anzin.
DUCATEZ, avoué, Valenciennes.
DUPAS-BRASME, négociant, Valenciennes.
DUPONT (Paul) fils, banquier, Valenciennes.
DUPONT (Paul) père, banquier, Valenciennes.

EWBANK (Georges), avocat, Valenciennes.

FALLY (Emile), brasseur, Condé.
FALLY, notaire, Valenciennes.
FIÉVET, huissier, Valenciennes.
FORTIER, entrepreneur, Valenciennes.
FRANÇOIS, directeur général de la Cie des mines, Anzin.
FRANÇOIS, docteur en médecine, Valenciennes.
FRAPPART, entrepreneur, Saint-Saulve.
FROMENT (Mme Veuve Jules), propriétaire, Valenciennes.

GIARD (Georges), propriétaire, Valenciennes.
GIARD (Pierre), libraire, Valenciennes.
GOUVION (Albert), ingénieur, Anzin, *membre fondateur.*
GRIMONPREZ (Eugène), propriétaire, Valenciennes.

HARMEGNIES, fabricant de cordages, Anzin.
HAUVILLE, directeur des douanes, Valenciennes.
HENRY (Victor), secrétaire de la Chambre de Commerce, Valenciennes.
HERBET, négociant, Valenciennes.
HUART, imprimeur, Valenciennes.

JACOB (Adolphe), négociant, Valenciennes.
LACROIX, fabricant de produits chimiques, Valenciennes.
LAMBERT, inspecteur primaire honoraire, Raismes.
LAMENDIN, directeur d'école municipale, Valenciennes.
LAMOTTE (André), directeur d'assurances, Valenciennes.
Lamy, chef de gare, Valenciennes.
LAPCHIN (Ch.), propriétaire, Valenciennes.
LARTISIEN, docteur en médecine, Denain.
LEBACQZ (Charles), Valenciennes.
LEBRUN, négociant, Valenciennes.
LECAT (Julien), président du Tribunal de commerce, Valenciennes.
LECERF (Mme Vve), Valenciennes.

MM. Ledieu (Adhémar), commissionnaire, Valenciennes.
Lefebvre (Jules), notaire, Valenciennes.
Lefebvre (Émile), propriétaire, Valenciennes.
Lefrancq-Claisse, négociant, Valenciennes.
Lemaire, notaire, Valenciennes.
Lepez, maire, député, Raismes.
Leroy (Edmond), greffier du Tribunal de commerce, Valenciennes.
Leroy (Veuve Aimé), Valenciennes.
Lesens, juge de paix, Denain.
Lobert (Albert), négociant, Valenciennes.

Mabille de Poncheville (Henri), banquier, Valenciennes.
Mailliet, constructeur, Anzin.
Malissart-Tazza, constructeur, Anzin.
Malotet, professeur d'histoire au lycée.
Manouvrier, docteur en médecine, Valenciennes.
Marbotin, avoué, Valenciennes.
Marchand, huissier, Condé.
Margerin, docteur en médecine, Valenciennes.
Margerin frères, négociants, Valenciennes.
Mariage, docteur en médecine, Valenciennes.
Martin (Mlle), directrice du Collège de jeunes filles, Valenciennes.
Mascart, professeur, Valenciennes.
Mascaux, ancien notaire, Mortagne.
Masingue, négociant, Mortagne.
Matharel (de), receveur des finances, Valenciennes.
Membré, caissier, Valenciennes.
Mention (Alfred), notaire, St-Amand.
Mer (Gustave), rue du Grand-Fossart, 14, Valenciennes.
Mestreit, directeur de la Compagnie des Tramways, Anzin.
Milleteau, sous-préfet, Valenciennes.
Moreaux-Sturbois, La Sentinelle.
Muel, entrepreneur de camionnage, Valenciennes.
Museur (Alfred), constructeur, Blanc-Misseron.

Namur, ancien notaire, Valenciennes.

Parent (Désiré), ingénieur, Anzin.
Patoir-Lionne, négociant, Wallers.
Philispard, receveur principal des douanes, Valenciennes.
Piérard (Louis), consul de Belgique, Valenciennes.
Piérard (Georges), banquier.
Piérard-Dupont, négociant, Valenciennes.
Plichon-Havez, banquier, Saint-Amand.
Pouget, instituteur, Anzin.

Résimont, administ.-directeur des forges du Nord et de l'Est, Valenciennes.
Roger, notaire, Valenciennes.
Roguin, avocat, Valenciennes.
Rosset-Bressand, conservateur des hypothèques, Valenciennes.
Richard, instituteur, Denain.

MM. Saclier, ingénieur en chef à la Compagnie des Mines, Anzin.
Saint-Quentin (Fénelon), avocat, Valenciennes.
Sautteau (Madame Paul), Valenciennes.
Schryver (de), directeur de la Société franco-belge, Raismes.
La Société d'Agriculture, Sciences et Arts, Valenciennes.
Stiévenard (François), marchand épicier, Valenciennes.

Tassin (Victorien), ancien maire, Crespin.
Tauchon, docteur en médecine, Valenciennes.
Thellier de Poncheville, avocat, Valenciennes.
Trampont, géomètre, Valenciennes.
Turbot, industriel, Anzin.

Vaillant, ancien fabricant de sucre, Quarouble.
Van-de-Velde, avoué, Valenciennes.
Varlet, notaire, Bouchain.
Varlet, percepteur, Valenciennes.
Vasseur (Maurice), directeur d'assurances, Valenciennes.
Venot, industriel, Onnaing.

Wallerand (Mlle), directrice d'école municipale, Valenciennes.
Weil (Émile), maire, député, Marly.
Weil (Hector), négociant, Marly.
Willot, docteur en médecine, Valenciennes.
Wins (Léon), directeur de la sucrerie, Escaudain.

Lille Imp. L. Danel

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

I.

POURQUOI IL FAUT A LA FRANCE UNE FORTE MARINE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Dimanche 22 Novembre 1903,

Par M. MARCEL DUBOIS.

Monsieur Nicolle ouvre la séance en ces termes :

« Nous devons être honorés et fiers de voir cette séance présidée par M. Chautemps : sans doute nos convocations portaient le nom de M. Doumer ; mais, retenu par ses fonctions de Président de la commission du budget, il n'a pu quitter Paris et il a prié son collègue de le remplacer à Lille. Le nom de M. Chautemps est tout un programme. C'est un colonial de la première heure et nous savons à la Société de Géographie de Lille que colonies et géographie sont deux termes qui se confondent. M. Chautemps a été un des premiers Ministres coloniaux de nos colonies : il a préludé aux résultats actuels. Du conférencier, M. Marcel Dubois, je me contenterai de dire que c'est un des plus anciens et des plus fidèles amis de notre Société. Je suis heureux également de vois assis à mes côtés M. Cloarec, Président de la Ligue maritime française. M. Marcel Dubois va vous montrer les intérêts généraux du commerce connexes avec ceux de la marine ; mais avant de vous donner le plaisir d'entendre l'éminent conférencier, je donne la parole à M. Chautemps ».

DISCOURS DE M. CHAUTEMPS.

« Deux personnalités éminentes justifient l'empressement de la foule qui se presse dans cette enceinte, mais les programmes sont parfois menteurs et je compatis à la déconvenue de ceux qui sont venus ici dans l'espoir d'entendre M. Doumer : remarquable Gouverneur de l'Indo-Chine, il avait toute qualité pour présider cette cérémonie ; et cela rend précisément ma situation très délicate. Je viens à Lille pour la première fois et il serait plus logique de voir le conférencier présenter aujourd'hui le Président. M. Marcel Dubois est un des Professeurs les plus renommés de la vieille Sorbonne : il a créé un mouvement colonial ; il a contribué aussi à l'éducation du pays ; mais quelque chose vaut encore mieux que son esprit, c'est son cœur : il a aimé son pays, il a aimé ses élèves, il a aimé ses amis. Mais je m'aperçois que je compose une épitaphe, et je ne suis pas le plus jeune ! Vous avez encore une longue carrière à parcourir, mon cher ami, pour le plus grand bien du pays ! Aujourd'hui vous entreprenez de démontrer que la France a besoin d'une forte marine marchande et militaire ; je vous laisse la marine marchande, mais vous me permettrez bien de dire quelques mots au sujet de la marine militaire. Je connais des aveugles, même parmi les députés qui se contenteraient d'une flottille défensive, torpilleurs et autres.... C'est la politique du hérisson, mais le hérisson quand il reste en boule en est réduit à mourir de faim. Il ne faut pas perdre de vue la liberté des mers ni oublier que nous avons des colonies : nous nous devons à nous-mêmes de ne pas nous désintéresser du monde ; nous sommes contraints à faire de la politique mondiale. Et voyons ce qui se passe autour de nous ! L'Angleterre est partout ! Elle vit par ses vaisseaux. Les États-Unis eux-mêmes ont été pris par la politique mondiale. Le Président Rosevelt a prononcé cette grosse parole : « La doctrine de Monroë est un des points cardinaux de notre politique, mais elle comporte une marine puissante ». Et il ajoutait ces paroles significatives : « Notre action ne doit pas se borner aux deux Amériques, *mais elle doit se faire sentir dans le monde entier !* » Et quelle est la conclusion pratique de cette profession de foi, c'est qu'en 1900 les États-Unis ont dépensé 300 millions pour leur marine ; ils ont dépensé 400 millions en 1901 et 420 millions en 1902 ! Et si nous envisageons maintenant l'Angleterre, nous voyons que de 500 millions en 1893 elle est passée à 900 millions en 1902. Nous voyons ainsi qu'en 1902 les deux puissances anglo-

saxonnes ont dépensé *un milliard 320 millions* pour leur marine ! Et en regard quel est le chiffre de la France ? 300 millions ; et ce chiffre, elle ne peut le dépasser. Les Russes, les Allemands, les Italiens augmentent leur marine, et cependant si nous totalisons les dépenses de toutes les puissances de l'Europe continentale, nous atteignons péniblement le milliard ; c'est loin du total anglo-saxon !

C'est peut-être là une photographie avant la lettre de ce que sera le monde du vingtième siècle. Ce monde verra peut-être une diminution des armées de terre, mais à coup sûr il verra une augmentation des marines. Le siècle qui s'ouvre paraît devoir être celui des fortes marines.

On reste stupéfait devant l'effort gigantesque de l'Angleterre pour garder sa prépondérance sur les mers ; mais c'est pour elle une question de vie ou de mort. L'Angleterre tire de son commerce extérieur les quatre cinquièmes de sa nourriture et la presque totalité des matières premières nécessaires à son industrie. Son isolement du reste du monde serait pour elle un arrêt de mort. Il est donc tout naturel qu'elle ait une flotte qui se chiffre par un nombre énorme d'unités.

Mais quand on a une flotte on a la tentation de s'en servir, et l'Angleterre en a donné la preuve dans l'incident de Fachoda. La France a le devoir de veiller pour empêcher le retour de semblables accès. Le rapport de nos deux flottes est de trois à neuf : il nous serait utile de diminuer cet intervalle. Cependant il ne faut pas perdre de vue qu'il y a une question primordiale, celle de la vulnérabilité. Or l'Angleterre est très vulnérable par son commerce, par ses colonies, et, dans une certaine mesure, par sa situation insulaire. Mais nous-mêmes nous courons des dangers pour notre empire colonial. Quelle serait notre situation en cas de conflit maritime ? Suez n'est pas à nous ; il serait puéril de compter sur la liberté des mers. Il faut créer dans nos colonies un système autonome et complet ; il nous faut des troupes coloniales, un matériel colonial. Nous avons cette bonne fortune que la disposition de nos colonies permet cette orgonisation autonome. Rien que depuis 1898 les choses ont changé. On peut dire qu'en 1898 nos colonies étaient dans la période de début ; nous avons progressé depuis, mais il reste encore beaucoup à faire : nous avons des réserves indigènes qui peuvent être utilement employées. Alors la France dans les conversations diplomatiques pourra reprendrs son indépendance. Madagascar avec son plateau central peut être comparé à un pachyderme ; les attaques sur la côte ne feront pas plus d'effet que les piqûres sur

l'épiderme de l'éléphant; le Tonkin, l'Annam n'ont pas de bons ports pour un débarquement, il faut nous en féliciter. Il n'est pas jusqu'à la barre de l'Afrique occidentale qui, en l'occurrence, ne se fasse notre auxiliaire; l'Algérie et la Tunisie sont organisées. Qu'on complète à peu de frais, et la chose est possible, l'organisation autonome de nos colonies et leur défense devient efficace ».

DISCOURS DE M. MARCEL DUBOIS.

« Moi aussi je m'oubliais dans le plaisir d'entendre notre Président, je finissais par croire qu'il allait faire ma conférence et je me servirai des idées qu'il a magistralement indiquées. Il n'hésite pas à se découvrir et à aider des amis qui pourraient le compromettre. Je lui en sais un gré infini. Il a rappelé mon enseignement en Sorbonne, mais il a oublié de dire que la chaire de géographie coloniale est une de ses créations, qu'elle est son œuvre. Je remercie également la Société de Géographie de Lille qui a prêté l'appui de sa haute autorité à celui qui représente aujourd'hui la Ligue maritime française, œuvre difficile et délicate. Je voudrais démontrer que cette ligue est utile, indispensable, non seulement pour nos régions côtières, mais aussi pour nos régions de l'intérieur, pour nos provinces n'importe lesquelles. C'est, je vous assure, une question de vie ou de mort. En Allemagne, l'association maritime compte 640.000 membres, l'Italie réunit 30.000 adhérents, le Portugal 6.000, nous arrivons péniblement au chiffre de 5.000 sociétaires. Ces chiffres sont douloureux, et cependant je ne désespère pas de mon pays. On dit que le Français travaille par gageure, gageons que nous atteindrons le chiffre de l'Allemagne.

Nous sommes bien situés pour avoir une marine marchande et une marine militaire. Les professeurs de géographie ont coutume de faire valoir les qualités de notre littoral, si merveilleusement situé sur deux mers, prêt à saillir « sur deux mers », comme disait un Français du XVI[e] siècle; qui sur la Méditerranée maîtrise d'un côté par lui-même, de l'autre par l'Algérie-Tunisie, tout le bassin occidental, qui possède la meilleure partie de l'Afrique occidentale.

« Sans la mer, disait Richelieu, il n'est politique que l'on puisse soutenir ». C'est de cette idée que s'est inspiré l'acte de navigation de Cromwell qui, en fermant l'Angleterre aux navires des autres nations, a créé la grandeur de la marine britannique; quand je développe tout

cela devant des élèves et quand je considère le parti que nous tirons de notre littoral dans le monde, je suis ramené à des considérations plutôt tristes.

Au Nord, dans la presqu'île du Cotentin, je vois la grande digue de Cherbourg, mais cette digue qui protège notre arsenal maritime, je la vois concédée à une Compagnie qui vient chez nous enlever à notre marine le trafic et le transit! On lit des affiches allemandes ainsi libellées, Cherbourg New-York, Cherbourg La Plata ; Cherbourg est donc devenu un port allemand ! On se console en disant que grâce à cet appoint de la marine allemande, Cherbourg est devenu le cinquième port de France et déjà on le compare au Havre. Mais à l'avantage de qui se fait cette prospérité ? C'est la confiscation du commerce au détriment de la France. C'est d'abord une modeste escale dans l'un de nos ports, puis une convention avec une Compagnie de chemin de fer qui devient l'alliée de l'étranger contre l'armateur national, ensuite c'est le port français choisi comme véritable point de départ au lieu du peuple étranger, et tout se termine par la sollicitation de ports francs, c'est-à-dire de ports étrangers le long de notre territoire. Nous sommes envahis par les transports étrangers. Chaque année nous payons de ce chef une somme de 450 millions à l'étranger, dont 300 à la seule Angleterre !

Le phénomène de la décadence de notre marine n'est que trop visible. Au moment de la guerre de 1870 la France avait un effectif maritime double de celui de l'Allemagne ; l'Angleterre ne nous était que sept ou huit fois supérieure : encore avions-nous quelque avance au point de vue militaire par le perfectionnement de notre outillage de gros navires, au point de vue commercial par la belle tenue et la taille de nos paquebots. Aujourd'hui, dans la flotte à vapeur du monde, la Grande-Bretagne compte pour un effectif de 11 millions de tonnes, l'Allemagne de 1.600.000 et la France 950.000 à peine. Il n'y a dans notre flotte à vapeur aucun de ces énormes et rapides navires de 20.000 tonnes qui font l'orgueil de l'Allemagne et de l'Angleterre. Si l'on considère le tonnage total en voiles et vapeurs, on voit en tête l'Angleterre avec 14 millions et demi de tonnes, au second rang l'Allemagne avec 2.560.000 tonnes, au troisième les États-Unis avec 2.500.000, au quatrième la Norvège avec 1.700.000 tonnes, et très loin, au cinquième rang, la France avec 1,240.000 !

Sur l'Océan Atlantique, les grandes traversées entre l'Europe et l'Amérique sont plus courtes et plus confortables à bord des navires

anglais et allemands que sur les nôtres et la merveilleuse position de la France sert à l'Allemagne. Bientôt nous verrons tous nos ports militaires servir d'abris à la marine étrangère.

Où chercher les causes de cette décadence de notre marine ? D'abord dans nos mœurs, ensuite dans nos lois.

Et voyons d'abord nos mœurs.

Nous considérons la marine comme le développement naturel des côtes et des populations maritimes. Nous établissons une séparation nettement tranchée avec les régions et les populations de l'intérieur. Pour ces dernières, point de doute, la marine ne les regarde pas ; pour elles l'avenir dépend avant tout des chemins de fer. Nous avons des adorateurs du chemin de fer qui ne veulent à aucun prix que notre réseau de voies navigables devienne homogène et complet et qui ont juré une haine implacable aux canaux. C'est là l'indice d'une très grave maladie, celle de l'obstruction. Ces hommes ont amené l'opinion publique à un état de doute et d'incertitude qui, en présence de toute proposition relative aux canaux fait dire : le chemin de fer ne suffirait-il pas ?

Je n'ai jamais compris ce fétichisme. Le chemin de fer est le triomphe des peuples qui ont la houille en abondance et à bon marché, et même dans les pays riches en houille comme l'Angleterre et l'Allemagne, on s'attache à développer à outrance les voies navigables.

Tant que l'on n'en viendra pas à concevoir que toutes nos voies de circulation intérieure doivent s'entr'aider et se combiner dans l'intérêt national, cet antagonisme fera péricliter notre marine sur les lisières, parce qu'il n'y aura pas de courant d'ensemble, parce qu'il ne se fera point de concentration qui exige les services de nombreux navires, parce qu'il y a quelque chose d'ankylosé dans notre organisme.

La marine maintenant est devenue une industrie. Jadis, quand on se servait encore de la navigation mixte à voile et à vapeur, les marins dressés à la pêche côtière devenaient immédiatement des hommes prêts à bien faire le service ; mais aujourd'hui les navires sont devenus de véritables usines, infiniment complètes, infiniment délicates à diriger et à manier. Tout est machine à bord ; on ne lève plus l'ancre au cabestan ; on ne manie plus le gouvernail à la main : au lieu d'une poigne il faut, pour diriger tout cela, une cervelle. Par conséquent, l'éducation d'une marine se fait sur des paquebots ; elle se fait d'autant mieux que ces paquebots sont plus compliqués et mieux pourvus de machines ; c'est-à-dire qu'au temps où nous sommes, les meilleures

écoles d'apprentissage navales sont les immenses paquebots que l'Allemagne a lancés. Ce sont de merveilleuses écoles de mécaniciens maritimes où l'on se forme à la chauffe, à l'entretien et au graissage des pièces, à la fine appréciation des vitesses et des distances ; c'est là que l'on fait l'apprentissage des grandes vitesses longtemps conservées dans lesquelles sera le secret des guerres de course. Nous négligeons nos ressources ; nous ne voyons pas que les populations du Nord et de l'Est, où les études mécaniques sont plus particulièrement avancées, peuvent fournir des marins très habiles, bien supérieurs aux Bretons.

Il y a chez nous absence de solidarité. Les habitants de l'intérieur se désintéressent des régions côtières, c'est entendu : et pourtant il faut bien se dire ceci, c'est qu'une nation est véritablement maîtresse de ses ports quand toutes ses voies de l'intérieur, quand tous ses courants de production y débouchent avec harmonie, comme le prouvent les exemples de Hambourg et de Brême en Allemagne ; mais quand les gens de l'intérieur en sont encore à s'amuser de discussions byzantines sur le mérite du chemin de fer en soi et du canal en soi, l'étranger qui ne fait pas de phrases sur le port en soi s'empare complètement des ports français. C'est pour remédier à cette menace que, dans ces dernières années, le projet Baudin a repris un programme d'achèvement de nos voies navigables sans tenir compte des grandes consultations dogmatiques de nos docteurs ès-chemins de fer. Si l'on rend à notre batellerie des fleuves et des canaux son activité normale, vous verrez tous ces courants de l'intérieur déboucher avec une telle vitesse dans nos ports que du coup les navires étrangers seront obligés de prendre le large.

Voyons maintenant les causes de décadence issues de notre législation,

Je crois pouvoir dire que des omissions ont été commises au moment du vote des tarifs de 1892 : nous avons protégé le plus grand nombre de nos industries ; mais nous avons tout simplement oublié que la marine marchande est elle-même une industrie ; et pendant que nous taxions les produits étrangers, ce produit étranger qu'on appelle le navire, entrait de plus en plus nombreux dans nos ports et accaparait de mieux en mieux les transports.

Par là l'étranger nous reprenait une partie de ce que nous venions de lui prendre.

Nous avons cru que l'arme des tarifs douaniers était une arme suffisante, que cette question était nettement indépendante de la question

des traités de navigation, qu'il suffisait de protéger l'industrie métropolitaine. Nous avons eu une politique qu'on a qualifiée de restauration protectionniste et qui justement, par manque de protection, a laissé péricliter notre marine, ouvert tout grands nos ports à l'étranger, c'est-à-dire négligé de protéger une des industries les plus essentielles, celle des transports.

Depuis l'établissement des tarifs de 1892, des négociations ont été plusieurs fois entamées avec des États voisins : quelquefois des concessions ont été faites qu'on peut qualifier d'excessives. Je n'exagère rien en disant que c'est dans le domaine de la navigation au long cours et du cabotage que nous avons fait les concessions les plus multiples et les plus graves. Donc rien d'étonnant si le sort de notre marine, délaissée dans les négociations de 1892, a été encore aggravé par la suite. Nous sommes des châtelains qui avons mis sur toutes les portes du château de nos pères, soit portes d'entrée sur le parc, soit portes de l'intérieur, le tarif qu'il faut payer pour entrer. Mais nous avons oublié que sur les deux tiers du pourtour de notre château, il y a une rivière, et sur cette rivière les bateaux de beaucoup de voisins. Aussi entre qui veut en venant par eau, tandis que nous avons des gardes à chacune des portes.

Une chose qui me frappe, c'est la légèreté avec laquelle nous passons des traités. Ainsi la France et l'Allemagne s'accordent droit de passage réciproque dans leurs ports ; mais le passage à Cherbourg est incomparable pour les navires allemands qui vont à New-York. Il n'en est pas de même pour les navires français ayant même destination : ils n'iront pas toucher à un port allemand et l'on ne va pas, de gaîté de cœur, s'engager dans la mer Baltique qui est un cul-de-sac !

Il semble qu'une révision de nos traités s'impose et que nous devons revenir purement et simplement à la surtaxe de pavillon. Chimère rétrograde nous répondra-t-on, marque de petit esprit. — Soit ! Mais Colbert a-t-il fait autre chose ? — Il est vrai qu'à l'heure actuelle il est de bon ton de dénigrer Colbert. Mais l'Angleterre n'a-t-elle pas édicté jadis ce règlement draconien qu'on appelle *l'acte de navigation*, et elle était en République ! Elle dut à l'acte de navigation son prodigieux essor maritime. Il est vrai que depuis lors elle a lancé le libre échange avec Cobden ; mais c'est parce qu'elle y trouvait son intérêt. Ne nous laissons pas prendre aux charmes de *l'entente cordiale* ni aux décevantes chimères de quelques philanthropes qui prêchent l'arbitrage. Que l'on soit en Monarchie ou que l'on soit en République, restons

debout devant l'étranger, et non pas à genoux, dans une attitude suppliante !

Sous l'influence de l'entente cordiale il paraît que l'Angleterre ne serait pas fâchée d'entamer une conversation diplomatique avec nous dont les projets de M. Chamberlain feraient tous les frais. M. Chamberlain parle avec emphase de tout ce que l'Angleterre nous achète, mais il est muet en ce qui touche ce que nous payons à ses armateurs. Son projet n'est du reste pas dénué de vérité et de justice. La Grande-Bretagne a supporté plusieurs siècles de guerres meurtrières pour acquérir son empire colonial. Un pays comme l'Allemagne qui a aujourd'hui la prétention de négocier librement avec les colonies anglaises n'a dépensé que quelques centaines de soldats et pas même une centaine de millions. M. Chamberlain estime que le peuple anglais qui paie depuis tant d'années un si lourd intérêt de la dette, parce que tant de sang et d'argent ont été dépensés à la conquête des colonies, a droit à une rémunération privilégiée dans ces colonies. Je défie que l'on trouve cela illégitime.

Il serait d'une excellente habileté pour nous de suivre M. Chamberlain sur le terrain où il se place et de dénoncer tous nos traités qui engagent soit le commerce, soit la navigation de nos colonies et de nos côtes, afin de procéder à une révision et à une refonte maritime et coloniale analogue à la refonte douanière de 1892 ; car nous sommes actuellement dans une condition très contradictoire. On ne peut pas dire que nous soyons protectionnistes à l'intérieur et libres-échangistes dans nos colonies : tout ce qui concerne l'établissement des étrangers, le cabotage, la navigation au long cours, le recrutement des indigènes, est incohérent et bizarre. Nous avons des colonies dans lesquelles nous sommes privilégiés, d'autres dans lesquelles ce sont les étrangers.

Nous avons acquis un grand empire colonial. Pourquoi ? Sans doute pour être des marchés privilégiés et compenser les exclusions des marchés étrangers. Au lieu de cela, nous avons fait de la belle fantaisie d'internationalisme au Congo, assumé des frais de garde, de constructions de routes, etc...., et laissé entrer tout le monde. Quand nous parlons du Dahomey et de la Côte d'Ivoire, c'est avec un orgueil tiré du chiffre des droits de douane, chiffre qui atteste que le commerce passe vivement entre les mains des étrangers. Pour nos possessions d'une partie notable de l'Afrique occidentale et centrale, nous avons passé des traités de réciprocité avec des voisins qui n'avaient pas autant à nous rendre ou bien qui n'avaient rien à nous rendre du tout ;

nous avons eu aux colonies une diplomatie souvent libre-échangiste, tandis qu'elle était protectionniste en Europe.

Or vous voudrez bien reconnaître que nos colonies ont été acquises pour donner du fret à notre marine et non pas à la marine d'autrui, qu'elles ont été qualifiées par Jules Ferry, qui savait le sens exact des mots, de marchés privilégiés. Il est temps que nous nous ressaisissions et dans la métropole, et dans les colonies. Notre expansion maritime ne peut que gagner à une retouche de la situation actuelle, puisque dans la condition que nous font actuellement les traités, nous donnons beaucoup plus que nous ne recevons, surtout pour le plus grand profit de l'Allemagne.

Il me faut bien maintenant dire un mot de la marine de guerre, à qui incombe la protection de notre marine marchande.

Quand il s'agit de l'armée de terre où, heureusement, tout le monde passe pour se former le sens commun en matière militaire, vous ne rencontrez aucun docteur en chambre pour proposer de supprimer le fusil sous prétexte que le canon porte plus loin ou d'éliminer le fantassin parce que le cavalier court plus vite. Il n'en est pas de même pour la marine. J'ai entendu de ces réformateurs doctrinaires, « qui n'avaient jamais navigué », comme il est dit dans la chanson ; mais qui s'attaquaient aux cuirassés avec la même âpreté qu'ils auraient mise à attaquer quelque aristocratie. Pour un peu ils auraient dit que les torpilleurs et les sous-marins sont la laborieuse démocratie de la marine, tandis que les cuirassés en sont la hideuse aristocratie. Il y a de braves gens qui détestent les gros cuirassés parce que ce sont les navires amiraux. Les amiraux estiment qu'il faut des uns et des autres, mais ce sont eux que l'on croit le moins.

La marine de guerre est indispensable non seulement pour la protection de notre flotte de commerce, mais surtout pour la défense de nos colonies. Je sais bien que de grands efforts ont été effectués dans ce sens. Admettons si vous le voulez que les mesures prises dans nos colonies suffiront à nous mettre à l'abri d'une agression soudaine. Et alors, si confiants dans les mesures prises à l'avance pour la défense de vos colonies, vous êtes résignés à n'avoir qu'une petite marine, il arrivera que l'adversaire, puissant sur mer, au lieu de jouer une grosse partie, se contentera de bloquer votre colonie, d'y fomenter une insurrection, de porter aux insurgés des armes et des munitions. La mer n'étant pas libre, si vous ne pouvez rafraîchir à intervalles la force que vous y aurez mise en temps de paix, cette force s'usera,

déclinera graduellement, et, après un temps plus ou moins long, la colonie sera perdue.

Ne voyez-vous pas, après ces remarques, combien la question maritime est une question qui intéresse universellement la prospérité française, dans le village le plus éloigné de l'intérieur, comme dans le port le plus avancé au sein des flots. Pour savoir de quoi souffre notre marine et ce qui peut la faire renaître et prospérer de nouveau, il ne suffit pas de regarder le dessin de nos côtes et de lire les lois fort complexes qui ont voulu favoriser tantôt l'armement, tantôt la construction. Il faut regarder bien en face ce fait de première grandeur qui est la richesse très grande de nos colonies et de notre métropole, et la nécessité de mettre entre ces deux richesses le lien qui nous en rendra véritablement maîtres. — Sans la marine, cette solidarité est impossible : avec une marine puissante et nombreuse, elle devient facile et sûre. Ce n'est pas trop de la création d'une Société d'études maritimes pour creuser ces idées, pour les faire pénétrer dans le grand public ; pour créer un mouvement d'opinion qui triomphe des hésitations et des préjugés ; réveillons en nous le sens pratique : ainsi nous sortirons du danger et nous aurons fait la France grande, après avoir opéré la réconciliation au dedans, sans laquelle il n'y a pas de grandeur au dehors.

II.

COMPTE-RENDU [1]

DE LA CONFÉRENCE FAITE LE JEUDI 3 DÉCEMBRE 1903,

Par M. le Docteur MACLAUD,

Administrateur des Colonies, Président de la Commission française
de délimitation de la Guinée Portugaise,

SUR

LA NOUVELLE FRONTIÈRE DE LA GUINÉE FRANÇAISE

M. le Dr Maclaud avait fait l'honneur à notre Société il y a quatre ans jour pour jour, le 3 Décembre 1899, de lui retracer les faits

---

(1) La principale substance de ce compte-rendu est formée de notes laissées par M. le Dr Maclaud.

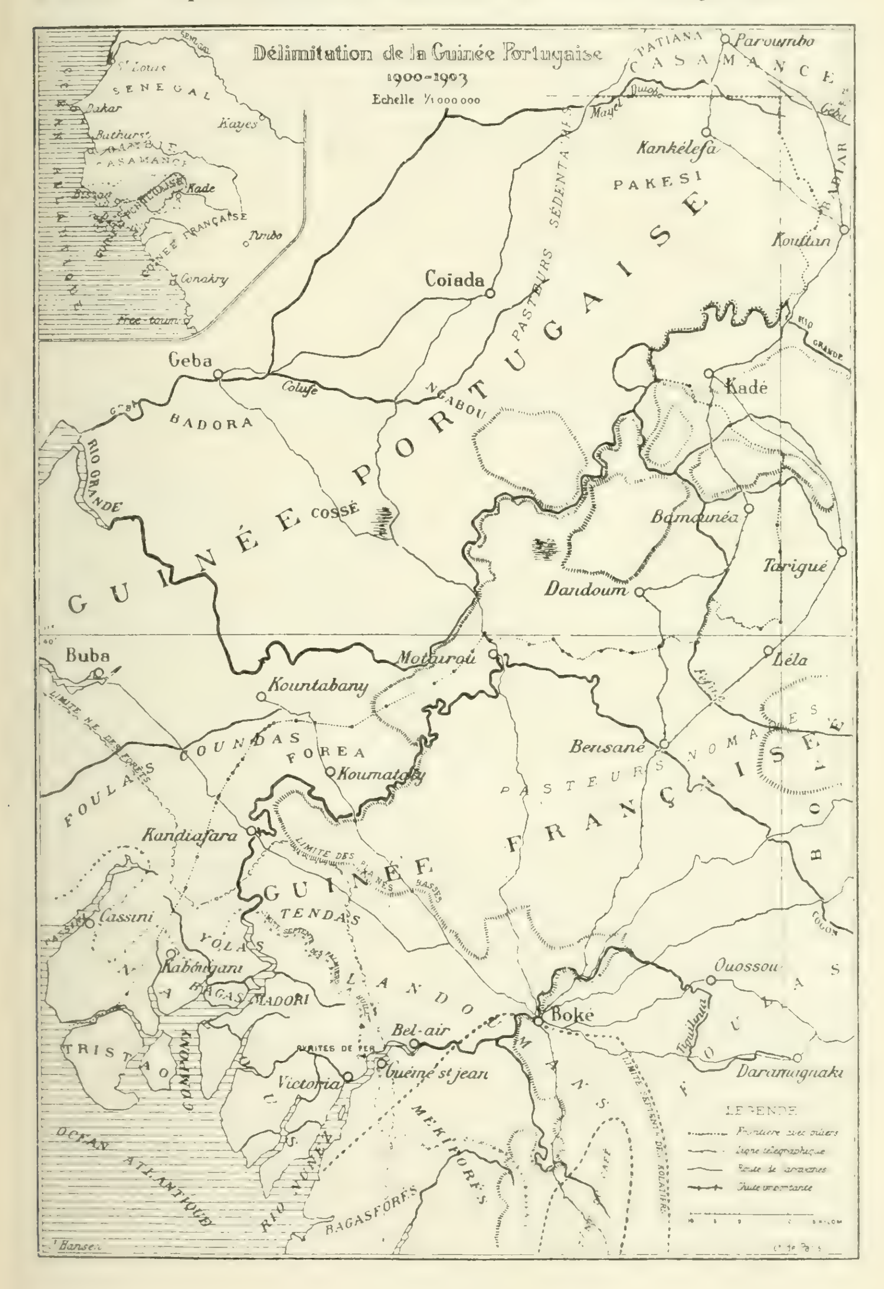
saillants d'une exploration de la Guinée Française et particulièrement du Fouta-Djallon, d'où il rentrait alors. A cette époque il s'occupait depuis dix ans déjà de ces pays, il nous les avait fait connaître par mille traits observés avec sagacité. Depuis il a continué de s'y consacrer et vient nous entretenir aujourd'hui de sa dernière mission. Celle-ci n'est achevée que pour la partie méridionale de la Guinée Portugaise.

Il commence par relater le caractère des différends qui sont nés entre le Portugal et la France, en Guinée, par suite du développement considérable du commerce de l'Afrique occidentale. Dès 1886, les deux gouvernements résolurent de déterminer les limites d'action des deux pays ; et l'année suivante, le Portugal demanda que la convention fût appliquée sur le terrain. Ce travail fut achevé en 1888 ; mais, plus scientifique que pratique, il ne mit pas un terme aux difficultés. La région frontière devint une sorte de lieu d'asile où se réfugiaient les malandrins de la côte, blancs et noirs. Pour remédier à cet état, en 1900, les deux gouvernements décidèrent de procéder à un abornement sérieux. Pendant deux ans la commission mixte, chargée de ce travail, se heurta aux obstacles dus aux cartes erronées d'après lesquelles le travail avait été entrepris jusqu'alors. Munis de pouvoirs suffisants pour proposer et accepter des échanges de territoire, MM. le Docteur Maclaud et le Lieutenant Brocard, pour la France, le Lieutenant de Vaisseau Muzanty et le Lieutenant Fortès, pour le Portugal, reçurent la mission de continuer et d'achever l'œuvre ébauchée en 1900.

Le conférencier nous fait suivre ses travaux et nous en montre toutes les difficultés : broussailles épineuses, forêts épaisses aux branches entrelacées, terrains impraticables, cours d'eau torrentueux coupés de seuils rocheux ; approvisionnements en vivres souvent un peu courts, qu'il fallait compléter par la chasse, heureusement abondante dans la plupart des cas, les antilopes et les hippopotames suppléant par leur chair aux conserves devenues rares ; obstacles aussi parfois venant des populations, par inertie, par crainte, jamais par hostilité déclarée.

Après avoir relevé les cours du Rio Grande et du Rio Componi, et résolu d'importants litiges, grâce à une amicale et loyale collaboration, les représentants des deux pays ont fixé ainsi la frontière : elle suit autant que possible les thalwegs des rivières et les lignes de faîte ;

et, sur terre, des pylones en pierres sèches ont été élevés de 6 en 6 kilomètres pour rendre à l'avenir toute contestation impossible.



Mataïrou nous a été remis, avec son territoire de 2.700 kilomètres carrés et ses 40.000 habitants, dont l'impôt de capitation produit plus de fr. 80.000, circonstance qui n'est pas indifférente pour le budget de la colonie.

Nous avons aussi gardé Kadé, point important qui aurait pu à la rigueur être revendiqué par les Portugais et dont la cession aurait produit un effet désastreux sur l'esprit des populations voisines qui nous seraient restées.

Le Portugal a reçu une bande de terrain qui, en toute justice, dépend du N'Gabou portugais.

Des deux côtés, une carte exacte de la région jusqu'alors inconnue a été dressée.

Description de la région frontière. — La première partie de la frontière, comprise entre les fleuves Cassini et Componi, est si basse que la marée remonte fort loin à l'intérieur. C'est le pays de la vase, du palétuvier et du palmier à huile. Un réseau inextricable de marigots, bordés de rideaux de palmiers larges de un kilomètre, une végétation très dense rendent cette région impraticable ; de larges plages vaseuses (potopoto) longent les marigots et font rares les points abordables. Au delà de cette dépression commence le plateau très peu élevé du Foréa, région alluvionnaire au sol profond et riche, où croît le bambou et où prospèrent l'élevage et la culture du riz et de l'arachide. Ce plateau se creuse parfois en immenses et peu profondes cuvettes, ou vendous, qui s'emplissent d'eau et sont très giboyeuses.

Aux approches du Rio Grande, le relief s'accentue brusquement, la latérite remplace les alluvions : elle forme des séries de terrasses successives et stériles, coupées de petites failles, aux pentes très dures, que sillonnent des rivières bordées d'une végétation dense et pénible à traverser ; c'est l'extrémité de la basse région du Fouta, pays de chasses magnifiques, abondant en buffles et antilopes, où l'éléphant vient hiverner. Entre Boké et Kadé, les vallées s'élargissent ; elles produisent le riz et le mil ; le bambou, dont les racines forment un réseau serré qui retient l'humus, tue les mauvaises herbes. La région de Kadé rappelle le Foréa. C'est un plateau alluvionnaire bordé de grès saccharins aux pentes pittoresques, d'où sortent vers l'Est des sources chaudes, chargées de chlorure de sodium et de magnésie.

Partout, le pays de Kadé est cultivé ; le riz, l'arachide, le manioc, le mil y prospèrent. Au Nord de ce pays et du Rio Grande s'étend une

plaine basse, marécageuse, inhabitable, mais très giboyeuse. Le Kayoun, affluent du Rio Grande, confond ses sources avec celles du Géba dans une plaine basse, à peine ondulée par quelques falaises gréseuses. En Avril, on brûle les herbes de cette brousse, mais elles repoussent si vite que les troupeaux en vivent jusqu'à l'époque des pluies. Le palmier à huile et le karité commencent à reparaître là. Ce pays riche se ressent encore des ravages causés, dans presque toute la région, d'ailleurs, par les guerres de Dinah-Salifou et de ses voisins.

Les Populations. — Cette partie de la Guinée est habitée par diverses peuplades que les envahisseurs venus du Nord-Est ont rejetées vers la mer. Ce sont les Nalous, les Yolas, les Tendas, les Bagas Madoris et Forès, les Landoumans et les Mékhiforès.

Les Nalous, dont le dernier roi, Dinah-Salifou, vint à Paris en 1889, ont été déposés sur la côte par un négrier poursuivi. Ils ont essaimé vers le Cassini, le Componi et le Rio Nunez ; mais les envahisseurs les ont arrêtés. Parmi les Nalous, ceux du Nunez sont musulmans : paresseux, ils font travailler leurs captifs ; ceux des îles, restés fétichistes, sont d'excellents pêcheurs et navigateurs ; ils se servent d'une pirogue d'une seule pièce avec gouvernail, cultivent le riz et élèvent le porc ; mais ils s'enivrent avec le vin de palme.

Les Yolas sont venus de la Casamance et cherchent à y retourner. Monogames et fétichistes, ils exploitent surtout le caoutchouc et le palmier.

Les Tendas, venus de la région de Boussoura, sont chasseurs et ivrognes. Fétichistes, réputés comme terribles empoisonneurs, ils tirent profit du riz, de l'arachide, du caoutchouc et du palmier.

Les Bagas, Madoris et Forès, sont de belle race. Très jaloux de leur indépendance, ils commencent à se rapprocher des blancs. Les hommes sont paresseux et imprévoyants. Mais les femmes travaillent et pêchent. Elles commandent à leurs maris, les battent parfois et mettent leur orgueil à les vêtir magnifiquement. Les Bagas se marient par échange de sœurs, ou, à défaut, de nièces. Ils sont enterrés dans leur case qui est ensuite abattue. Sur ces ruines, la femme élève une nouvelle case pour son nouveau mari. Aussi, quand le soubassement d'une case atteint 3 ou 4 mètres, c'est qu'il renferme 3 ou 4 générations. Ces peuplades ne reconnaissent pas de chefs. Le conseil des vieillards, toujours ivres, dirige tout, mais n'est pas toujours obéi.

Elles commencent à faire un trafic important avec les comptoirs du Rio Nunez.

Les Landounans, émigrés du Fouta, se rapprochent des Bagas. Fétichistes, honnêtes et laborieux, ils cultivent la kola, le sésame et le riz, même le café. Très intelligents, ils se perfectionnent rapidement.

Les Mékhiforès sont d'anciens captifs du Fouta-Djalon, qui ont repris leur liberté. D'origine mendingue, ils deviennent d'habiles ouvriers et fournissent la meilleure main-d'œuvre des Rivières du Sud. Jaloux de leur liberté, ils acceptent avec confiance la protection de la France et payent l'impôt sans difficulté. Ils cultivent le riz, le sésame et surtout la kola. Ils vénèrent le kolaté et en plantent dans les grandes circonstances de la vie.

Toutes ces populations, pour se défendre contre les envahisseurs venus de l'intérieur de l'Afrique, ont formé une Société secrète, les « Simons », recrutée par initiation et dont les rites, jadis sanguinaires, se changent aujourd'hui en orgies.

En terminant, le Docteur Maclaud fait ressortir la richesse de cette contrée, jadis très prospère, mais dévastée par les guerres récentes des conquérants nègres. Facile à exploiter, grâce aux rivières et à la population, elle recouvrera rapidement son ancienne prospérité sous l'influence de la domination européenne qui se fera accepter par son esprit de justice.

La production du coton sera un élément de la prospérité de plusieurs de ses parties. La nature y a pourvu, car ce textile y pousse avec fort peu de soins et est employé par les indigènes d'une façon rudimentaire. A la vérité sa qualité n'est pas convenable à présent pour la filature mécanique, mais comme le sol et l'atmosphère sont favorables à la croissance de la plante, il ne semble pas douteux qu'on arrive à implanter la fibre désirable. Si les noirs en retirent un profit sensible, ils en feront en grande quantité, car leur paresse est bientôt vaincue quand ils constatent la valeur des fruits du travail, et ils marquent de grandes propensions vers la culture de la terre.

Après avoir encore rendu hommage à la loyauté des commissaires portugais et remercié ses collaborateurs, surtout M. le Lieutenant Brocard qui, depuis 1900, parcourt la région et dont les travaux topographiques sont remarquables, le conférencier annonce pour le 9 Décembre le départ de la nouvelle mission qui terminera l'abornement de la frontière méridionale de la Casamance.

Cette intéressante conférence a été illustrée par deux séries d'ex-

cellentes projections. L'explorateur a su choisir pour ses photographies les points de vues les plus propres à donner une représentation fidèle et topique des endroits qu'il parcourait et de leurs habitants de races diverses ; ce sont de véritables documents géographiques et ethnographiques.

Grâce aux explications de l'orateur, aussi claires que « vécues » pour employer un terme expressif et à la mode, l'auditoire en a recueilli une impression très nette des populations de la Guinée aussi bien que de sa fertilité naturelle. Ce ne sont plus les contrées sablonneuses, totalement ou à demi désertiques, de bien des parties de notre domaine africain, mais des estuaires, des plaines et des vallées abondamment arrosés, chauffés d'ailleurs par toute l'ardeur du soleil tropical, le 11e parallèle Nord formant à peu près l'axe de cette possession, où se déploie une puissante végétation. Cette exubérance même, particulièrement sur les côtes basses et vaseuses des estuaires où les palétuviers dominent, détermine une insalubrité qu'on a considérée longtemps comme irrémédiable. L'étude du paludisme fait prévoir à présent qu'on parviendra à se libérer de ce fléau. Déjà on l'a combattu avec succès ailleurs, à la Havane, par exemple, d'où les travaux des Américains ont chassé la fièvre jaune, naguère lugubre dominatrice de ce terrain qui lui semblait spécialement propice.

Cette insalubrité, obstacle au peuplement européen, réduisant le rôle du blanc à la direction générale des entreprises, n'empêche pas absolument l'accroissement des populations noires, relativement insensibles à la plupart des infections qui nous déciment.

La sécurité apportée et garantie par notre domination en favorisera la rapide multiplication. Il nous incombe encore d'introduire un énergique esprit d'entreprise dans cette colonie si bien lancée dans le bon chemin par les efforts de son regretté Gouverneur, le Docteur Ballay, secondé par des collaborateurs dévoués et sagement enthousiastes de leur œuvre comme le Dr Maclaud.

Les lecteurs du présent compte-rendu, désireux de se former une opinion plus complète, moins localisée, sur la Guinée Française, se reporteront utilement à celui de la conférence faite le 8 Janvier 1903 par M. Charles Van Cassel sur la Haute-Guinée, publié dans le Bulletin de Juin 1903 (Tome 39, page 481).

Un Assidu aux Conférences.

LEURS FRONTIÈRES

ÉTUDE DE GÉOGRAPHIE MILITAIRE

(Suite et fin) (1)

III.

FRONTIÈRE ESPAGNOLE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Quelque invraisemblable que puisse paraître une action des armées françaises contre l'Espagne, il nous faut, pour compléter l'étude du théâtre pyrénéen, étudier le versant Sud du massif et examiner les conditions que sa topographie particulière imposerait aux opérations.

Et tout d'abord, comme nous l'avons déjà fait remarquer, notons que l'avantage du terrain appartient à l'Espagne, car tandis que des colonnes espagnoles envahissant notre territoire après avoir traversé la chaîne atteindraient presque de suite une plaine riche et fertile, nos troupes pénétrant en Espagne auraient à cheminer longtemps dans une zone montagneuse qui a déjà 70 kilomètres d'épaisseur à hauteur de Pampelune pour arriver à plus de 120 en Catalogne et où les ressources sont rares.

La partie centrale de la chaîne impraticable aux armées rejette nécessairement leur action là où elles trouvent des routes ; vers l'Est dans la Catalogne pour aboutir sur le Bas-Ebre, à l'Ouest dans la Navarre et le Haut-Ebre.

---

(1) Voir tome XXXIX, 1903, pages 22 et 180.

Cinq routes seulement partant des Pyrénées franchissent l'Ebre.

Ce sont :

Théatre occidental ou de Navarre.

1° La route de Bayonne à Madrid par St-Sébastien, Tolosa, Vitoria, le défilé de Pancorbo, Burgos. Elle est doublée par une voie ferrée ;

2° La route de Bayonne à Madrid par St-Jean-Pied-de-Port, le défilé de Roncevaux, Pampelune, et qui franchit l'Ebre à Logrono ;

3° La route d'Oloron serpentant au fond du ravin sauvage du val d'Aspre, par Urdos, le col de Confranc, Jaca, Saragosse, où elle traverse l'Ebre et va rejoindre la précédente en passant par Calatayud ;

Théatre oriental ou de Catalogne.

4° La route de Perpignan à la Seo d'Urgel par la vallée de la Sègre qui se prolonge par Lérida jusqu'à la chaussée de Barcelone à Saragosse ;

5° La route de la côte orientale qui part de Perpignan, passe au col de Perthus et se dirige en suivant la côte sur Barcelone. Elle est accompagnée par un chemin de fer qui unit Perpignan à Barcelone.

La grande route de Bayonne à Madrid par le défilé de Roncevaux est doublée, jusqu'à Pampelune, par une seconde route, également carrossable, qui traverse la vallée du Bastan, en utilisant les cols de Maya et de Velate. D'ailleurs, cette région occidentale peu élevée (7 à 900 mètres) est parcourue par de nombreux sentiers muletiers mettant en communication les deux versants pyrénéens. Ces communications relativement faciles en font la véritable porte de l'Espagne, et de tout temps ont-elles été utilisées par les armées (Sarrasins, Charlemagne, Napoléon 1808, Wellington 1814).

Ces différentes routes, orientées Nord-Sud et parallèles entre elles forment de véritables couloirs qui ne sont réunis entre eux que par un très petit nombre de chemins transversaux, on compte :

1° La route de Tolosa à Gérone et à Barcelone par Lecumberri, Pampelune, Sanguesca, Jaca, Huesca, Balaguer qui utilise le chemin de ronde formé au pied du massif des Pyrénées par les vallées supérieures des différents affluents de l'Ebre ; c'est une route pénible et difficile ;

2° Celle de Portugalète à Barcelone par Bilbao, Miranda, la vallée de l'Ebre, elle est meilleure, principalement dans sa partie orientale et elle est en partie doublée par une voie ferrée ;

3° De Santander part une route qui franchit la chaîne Cantabrique et se dirige sur Burgos ;

4° De la Cerdagne, par le col de Tosas, au travers de la Sierra del Cadi, une route, prolongement du chemin du col de Puymorens, se dirige sur Ripoll et Vich.

Les autres chemins de rocade, qui font communiquer ces différentes routes, sont, en général mal tracés, pierreux ou fangeux et rarement praticables aux voitures. La difficulté augmente encore à la saison des pluies, car les ponts sont extrêmement rares et il faut le plus souvent se contenter de bacs ou de gués que l'abondance des eaux rend presque toujours impraticables.

La Navarre et les pays basques ont une quantité de chemins ruraux bien entretenus qui ne cessent d'être praticables que lorsque des pluies constantes ont détrempé le sol argileux de l'Alava et de la Navarre. Sur le versant septentrional où le sol est pierreux, les petits chemins de traverse même sont rarement impraticables. En Aragon, les Sierras de Guerra et de Monsech ne sont franchies que par de rares et mauvais sentiers, et les chemins de la plaine, nombreux en vérité, sont bien mal entretenus. En Catalogne, le littoral, riche, industriel et actif, est parcouru par de bons chemins qui réunissent toutes les localités importantes ; mais, dans la montagne, les communications se réduisent à de mauvais chemins muletiers, carrossables seulement dans le fond des vallées pour des voitures peu chargées.

Des trois routes qui donnent accès de France sur le Haut-Ebre, la plus occidentale traverse après avoir franchi le fleuve le défilé de Pancorbo, puis au passage de la Sierra de Guadarrama, le col assez difficile de Somo-Sierra ; mais en dehors de ces obstacles, pendant toute la traversée de la Vieille-Castille, elle ne rencontre qu'un pays plat et fertile, elle est doublée par le chemin de fer et mesure 340 kilomètres entre Vitoria et Madrid.

Celle du centre franchit l'Ebre à Logrono, passe par Soria et emprunte de mauvaises routes de montagne difficilement praticables à une armée nombreuse. Il y a 320 kil. d'Estella à Madrid.

Celle de l'Est qui remonte la vallée encaissée du Xalon, passe à Calatayud et débouche sur le plateau aride de la Nouvelle-Castille à

Medina-Cœli, elle ne forme qu'un défilé long de 80 kilomètres entre l'Ebre et cette dernière ville. Elle est doublée par un chemin de fer. La distance qui sépare Jaca de la capitale de l'Espagne n'est pas de moins de 400 kilomètres.

La meilleure voie d'invasion, la ligne de moindre résistance est incontestablement la route de Pancorbo, c'est celle que nous voyons suivre à toutes les armées françaises marchant sur Madrid.

Quant aux routes de Catalogne elles sont bien longues (il y a 600 kil. de Gérone à Madrid) et bien excentriques. Aussi de tout temps les opérations qui ont eu lieu de ce côté n'ont eu pour but que de faire des diversions et de faciliter la tâche des armées concentrées en Navarre.

Certes, notre mobilisation incomparablement plus rapide que celle de l'armée espagnole nous permettrait de porter sur la Navarre de gros effectifs avant que l'ennemi soit en mesure de nous disputer les passages de la chaîne, mais l'impossibilité de coordonner à travers l'Aragon les mouvements de l'armée de Navarre et de celle qui nécessairement aurait pénétré par la Catalogne, nous obligerait à régler notre invasion sur les progrès faits dans cette partie du théâtre de la lutte, et il ne faut pas perdre de vue que la Providence en a fait une citadelle naturelle, où tout est si bien disposé pour la guerre qu'il n'est même pas jusqu'à la pénurie des ressources en vivres et en fourrages qui ne soit un des plus puissants auxiliaires de la défense. Gouvion St-Cyr, puis Suchet l'ont bien éprouvé en 1808.

IV.

FRONTIÈRES MARITIMES.

En exposant dans « Nos Frontières » l'organisation défensive de nos côtes, nous n'avons fait qu'effleurer le rôle de notre armée navale. Sur mer comme sur terre, on ne peut concevoir une méthode de guerre basée uniquement sur une défensive passive. Mais, si sur terre, une armée d'opérations peut se donner comme but unique et final la destruction de la force annemie qui, dans l'espèce, représente l'*ultima ratio* de l'adversaire, il n'en est pas de même sur mer, où des opéra-

tions qui, par une guerre d'escadre, ne tendraient qu'à détruire les bâtiments ennemis, demeureraient impuissantes — dans la plupart des cas — à amener une solution. C'est en s'attaquant au commerce maritime de l'adversaire qu'elle l'amènera à composition en le privant des subsistances et des denrées nécessaires à son existence nationale. Ainsi avons-nous fait contre la Chine en 1885.

Inversement, on peut se demander ce qui serait survenu en 1870, si notre marine de guerre n'avait pu assurer la liberté de notre commerce maritime, si l'accès de nos ports n'était resté libre, si les vivres, les armes, les munitions n'avaient pu y affluer sans difficulté : sans notre flotte, contre laquelle l'escadre allemande était incapable de se mesurer, la résistance sur terre eût été impossible, l'armée de la Loire n'aurait même pas pu se former, car elle n'aurait eu ni vivres ni fusils ; sans cette marine, les courants commerciaux qui ont pu subsister pendant la guerre auraient été interrompus, notre relèvement économique n'aurait pu se produire avec cette vigueur qui a étonné le monde, et la ruine se serait ajoutée au démembrement,

Angleterre. — Laissant à l'organisation défensive de nos côtes le soin d'interdire, aux entreprises de l'ennemi, les rivages de la métropole, comment peut-on concevoir l'emploi de nos forces vives (escadres, croiseurs et croiseurs auxiliaires) sur l'immense théâtre de lutte anglo-français qui englobe le monde entier, les mers d'Europe comme celles d'Asie, la Manche comme l'Océan Indien ? L'Angleterre est une nation essentiellement transformatrice ayant à peu près renoncé à l'agriculture qui, en céréales, ne lui fournit plus que le quart environ de ses besoins, elle tire tout du dehors : matières premières, denrées de première nécessité et aliments. Mais alors qu'au début du dernier siècle il lui a suffi, pour éviter la famine, d'importer pour moins de 50 millions de francs de blé, elle en reçoit maintenant pour plus de 750 millions, car, de 16 millions en 1800 sa population est passée aujourd'hui à 40 millions, tandis que, dans le même temps, la surface des terres cultivables a diminué dans la proportion de 4 à 1. Son alimentation seule emploie 5.700 vapeurs. Aussi, sa marine marchande a-t-elle augmenté dans des proportions inouïes : elle est huit fois plus considérable que la marine allemande, douze fois plus considérable que la nôtre. Le chiffre total de ses navires s'élève à 36.000 avec 240.000 marins, qui couvrent toutes les mers du globe.

On se fait une idée de ce que peut lui faire souffrir une guerre commerciale énergiquement conduite.

Aussi dans les conférences internationales, l'Angleterre a toujours essayé de faire triompher cette thèse que la propriété privée doit être respectée sur mer par les belligérants. Il existe bien le traité de Paris de 1856 qui interdit la guerre de course et qui permet, sous pavillon neutre, de faire naviguer en toute sécurité ce qui n'est point réputé contrebande de guerre. Mais que vaudront tous ces traités quand la parole sera au canon ; les droits des neutres seront-ils plus respectés que ceux de la Belgique ou de la Suisse ?

Quoi qu'il en soit, l'Angleterre, sans se fier à la foi des traités, a consenti tous les sacrifices pécuniaires nécessaires pour s'assurer l'empire des mers ; l'immensité des ressources dont elle dispose lui permet, en cas de conflit, de prendre sur tous les théâtres d'opérations une vigoureuse offensive, et le réseau télégraphique sous-marin, admirable arme de guerre qu'elle seule détient, lui permet de coordonner les mouvements de ses escadres, d'en recevoir des nouvelles, de donner des ordres, de dénoncer les mouvements de l'ennemi.

Les côtes de la métropole et les ports de guerre sont organisés d'après les principes analogues aux nôtres et la défense en est renforcée par des escadres spéciales de Coast-Guard-Schips et de Ports-Guard-Schips.

Mieux encore que la Grande-Bretagne sont surveillées les routes commerciales et défendus les points d'appui où les croiseurs, qui doivent assurer cette protection, pourront trouver l'abri et les réapprovisionnements nécessaires.

Les plus importantes de ces lignes de commerce sont celles de l'Inde : la plus directe, qui emprunte la Méditerranée et le canal de Suez, est gardée par Gibraltar et Malte ; la seconde est jalonnée par Sierra-Leone, l'Ascension, Sainte-Hélène et Cape-Town, tandis que Halifax garde la troisième route par le Canada, fort Esquimault et le Pacifique où, appuyée sur la grande base de Hong-Kong, l'arsenal de Sydney, de Melbourne, d'Esquimault et Auckland, la marine anglaise — parce que le manque de dépôt de charbon et de refuge ne permet pas à nos escadres de s'y aventurer — reste maîtresse incontestée.

Chacun de ces points d'appui, garni d'un nombre de croiseurs suffisant pour assurer la protection du pavillon britannique contre les entreprises de la course, il reste encore à l'Angleterre les moyens de constituer de puissantes escadres de cuirassés avec lesquels, probable-

ment, elle tentera de nous provoquer à des batailles rangées où elle compte nous écraser sous le poids de sa masse, nous enfermer dans la Méditerranée, bloquer nos ports de la Manche et de l'Océan, pour empêcher nos croiseurs de sortir, et, une fois la France bloquée et paralysée, mettre la main sur ses colonies et retrouver en Algérie, en Tunisie, au Tonkin ou à Madagascar de nouvelles Indes à ouvrir à l'activité et au commerce anglais.

Ce serait faire le jeu de notre rivale que de la suivre sur ce terrain. Pour nous, partout où se manifestera l'offensive anglaise, nous devons nous tenir sur une défensive prudente, c'est sur les points où les Anglais ont intérêt à garder la défensive que nous devons agir par une offensive vigoureuse.

Devant la disproportion numérique et matérielle des forces en présence, nos escadres du Nord et de la Méditerranée ne peuvent répondre à l'offensive anglaise qu'en s'enfermant dans les ports de guerre, à Toulon et à Brest. Se faire bloquer, paraît être, en effet, la meilleure tactique pour notre flotte dans la première phase de la guerre. Elle pourra ainsi, avantages inhérents à la défensive, choisir son moment pour combattre et, alors qu'elle se serait vue vaincue d'avance dans une bataille rangée, elle peut espérer le succès en sortant à son heure, sous la protection des canons de la place et avec l'aide des torpilleurs, contre un ennemi, gêné dans sa manœuvre par la disparition des feux de la côte, dont les équipages sont fatigués et surmenés par le blocus et la menace des torpilleurs. L'héroïque folie de l'amiral Cervera à Santiago n'infirme en rien le procédé.

Quant aux bombardements que les escadres ennemies pourront évidemment tenter en toute liberté contre nos arsenaux, il ne faut pas s'en exagérer l'importance ; mais contre des cités commerciales comme Marseille, Le Havre, Cette ou Nice bâties au bord même de la mer, ils causeraient de sérieux dommages ; la résistance pourrait y devenir même impossible, si la population très dense et très mêlée s'y prenait de panique.

Mais, c'est contre le point faible de l'ennemi, contre le facile objectif que présentera aux coups de nos croiseurs rapides le commerce anglais qu'il faudra ménager toutes les ressources d'une énergique offensive, à commencer par le réseau des câbles anglais. Ici encore, des conventions écrites protègent le réseau télégraphique sous-marin contre les coups des belligérants : l'amplitude des luttes futures, qui

mettront aux prises des nations entières, ne doit pas nous laisser la moindre illusion sur le sort de ces traités.

C'est dans le bassin méditerranéen que se trouve la plus grande densité du commerce anglais. Les convois provenant des Indes, après avoir passé devant Malte, devront, soit passer au large de Bizerte, entre le cap Bon et le cap Spartivento, soit emprunter les bouches de Bonifacio pour, par le Nord des Baléares, rejoindre Gibraltar. La position de l'île de Minorque, à égale distance de ces deux routes commerciales, en acquiert une si grande importance stratégique, qu'il faut envisager l'éventualité d'opérations particulières visant son occupation.

Prenant appui sur Port-Vendres et Ajaccio au Nord, Bizerte et Rachegoun au Sud, nos meilleurs croiseurs tenus, grâce aux câbles existant entre la France et l'Algérie, au courant des mouvements des convois ennemis, éclairés par des torpilleurs ultra-rapides, peuvent, par une série de coups de main heureux, en dépit de la formidable escadre accrochée devant Toulon, faire subir au commerce anglais des pertes considérables, non pas au point de vue financier, car l'Angleterre est riche et la perte de quelques bateaux ne serait rien pour elle s'ils ne contenaient dans leurs flancs sa vie, son blé, sa nourriture de demain.

Cette guerre de mouvements rapides exige, dans le bassin occidental de la Méditerranée, des points d'appui parfaitement organisés où trouveront à s'alimenter et à se réfugier les navires de chasse. Malgré les immenses travaux exécutés ces dernières années et les grandes dépenses consenties, ils ne présentent encore qu'en partie les ressources et les défenses nécessaires. Port-Vendres et Ajaccio ne sont qu'imparfaitement armés, et si Bizerte a reçu un développement en rapport avec son importance, tout reste à faire vers l'Ouest à Oran ou à Rachegoun.

Cette guerre de croiseurs, étendue à tous les théâtres, nécessiterait l'existence d'un plus grand nombre de points d'appui et d'un réseau télégraphique uniquement français. Il est indiscutable, en effet, que nos escadres ou nos divisions navales, qui opéreront dans les mers lointaines, ne pourront efficacement agir qu'autant qu'elles auront la possibilité d'aller se ravitailler, se reposer, se reconstituer dans un certain nombre de ports convenablement choisis, soigneusement aménagés, pourvus de toutes les ressources nécessaires et garantis contre toutes les entreprises de l'ennemi. Le décret du 4 Octobre 1898 constituait un certain nombre de ces bases d'opérations : à Fort-de-France,

Dakar, le cap Saint-Jacques (Cochinchine), fort Courbet (baie d'Along), Nouméa, Diego-Suarez, les Saintes, Taïti, Libreville, Obock. Ce n'est qu'au budget de 1901 que furent inscrits, pour la première fois, des crédits relatifs à leur création, et, si depuis lors, quelques travaux y ont été ébauchés, quelques batteries élevées, il faut malheureusement reconnaître qu'ils sont encore actuellement hors d'état de remplir le rôle qui leur serait dévolu dans une guerre maritime.

Quant aux communications télégraphiques, elles ne sont encore que projetées.

La défense des côtes dans nos colonies n'est pas mieux assurée : elle manque à la fois de matériel et de personnel ; c'est moins à empêcher un débarquement qu'à interdire l'accès de l'intérieur que devront tendre les efforts des troupes qui l'occupent en temps ordinaire.

Dans la plupart des cas, en effet, notre marine, absorbée par la lutte dans les eaux métropolitaines, sera impuissante à assurer les communications avec nos colonies lointaines et celles-ci ne pourront dès lors pas être normalement ravitaillées ni en combattants, ni en vivres, ni en matériel. Cette interruption des communications pouvant se produire inopinément, il s'ensuit que les colonies doivent être sans cesse en état de soutenir une longue guerre sans l'aide de la métropole et, par conséquent, être pourvues en permanence de tout ce qu'il faudra pour la conduire. Mais si dès le temps de paix il est possible d'y rassembler de gros approvisionnements du matériel à tirer obligatoirement de la métropole, il ne saurait en être de même en ce qui concerne l'effectif qu'il sera nécessaire d'y avoir à l'ouverture des hostilités. Il importe donc de prévoir l'utilisation, dans la plus large mesure, des éléments indigènes, d'organiser la mobilisation des ressources et la défense de chaque colonie. Le tout reste à faire.

Dans l'état actuel des alliances européennes, on peut entrevoir la possibilité pour nous, en certaines circonstances, de recevoir l'appui de la Russie. Cet appui serait moins puissant sur mer que sur terre, car pendant cinq mois de l'année l'escadre de la Baltique est bloquée par l'hiver et ne peut quitter ses ports ; sa force est d'ailleurs assez faible, attendu que la Russie, avec grande raison, envoie depuis longtemps toutes ses forces en Asie, où se trouve son seul débouché sur l'Océan. Quant à l'escadre de la mer Noire elle rencontre la porte fermée des Dardanelles.

Japon. — Lors du règlement des événements de Chine, par suite

de notre entente avec la Russie, nous avons soutenu une politique qui a un peu refroidi nos relations avec le Japon. Le Japon occupe, en Asie, une situation géographique et politique tout à fait analogue à celle de l'Angleterre en Europe. Son isolement du continent, le développement de son industrie, la puissance de sa marine rendent complète la ressemblance. Victorieux de la Chine sur terre et sur mer après une lutte longue et sanglante, le Japon a la prétention justifiée d'exercer une grande influence dans les affaires orientales. Il y a peu de puissances européennes qui pourraient facilement aujourd'hui se mesurer avec le Japon, tant à cause de la puissance des escadres qu'il faudrait y envoyer, qu'en raison de l'éloignement de toutes les bases d'opérations. Plus qu'à aucune autre toutefois, cela serait possible à la Russie qui, maintenant, outre Vladivostok possède Port-Arthur ; cela serait encore possible à l'Angleterre, mais nous serait à nous difficile.

États-Unis. — La possession de toutes les Antilles sera certainement un jour, sous un prétexte ou sous un autre, peut-être en vertu de la fameuse doctrine Monroë, réclamée par les États-Unis. La fièvre de conquêtes et d'annexions s'est emparée de la grande République américaine, grisée par ses faciles victoires sur l'Espagne. D'ailleurs les prétextes d'intervention armée ne manquent dans ces îles du golfe du Mexique où sont si terribles et si vivaces les haines de race et les préjugés de couleur. Si la Martinique est à peu près tranquille, la Guadeloupe est profondément agitée, les émeutes y succèdent aux incendies, les incendies aux cruautés ; ce n'est pas autrement, quoique pour d'autres causes qu'ont commencé naguère les révoltes de Cuba. La difficulté serait grande pour nous de soutenir une guerre navale dans ces parages, où nous ne disposons que de la base de Fort-de-France, dont l'organisation n'est encore que bien précaire.

Triple-Alliance. — Bien que nous ayons dit un mot de la coopération de notre armée navale à la défense de notre frontière italienne, il faut revenir sur les conditions dans lesquelles elle pourrait être contrainte à soutenir la guerre contre la Triple-Alliance.

La marine française est plus considérable et plus puissante que la marine italienne, elle est plus puissante et plus considérable que la marine allemande ; mais comme la France serait alors attaquée de deux côtés à la fois, dans la Méditerranée d'une part, dans la Manche et l'Océan de l'autre, comme elle n'aurait pas à son service l'équivalent

du canal de Kiel, comme elle ne pourrait par conséquent réunir ses escadres sans leur imposer l'énorme tour de l'Espagne et le passage devant Gibraltar, elle se trouverait obligée de diviser ses forces et de faire face de deux côtés à la fois. Cela rendrait la situation périlleuse. L'Allemagne, au contraire, au cas où la Russie ferait cause commune avec la France, pourrait, grâce au canal de Kiel, attaquer l'un après l'autre ses adversaires et les accabler successivement. En cas de guerre, a dit l'Empereur allemand, il y a déjà quelques années, la flotte allemande prendrait l'offensive. Ce n'était pas là un de ces propos patriotiques, comme dans certaines circonstances, il peut en échapper aux chefs d'État. La flotte allemande est assez forte dès aujourd'hui pour prendre l'offensive et ses mouvements se combineraient avec ceux des armées de terre.

La géographie est contre nous.

De la frontière belge à Cherbourg nous n'avons pas de défenses, pas de point d'appui, pas de port de guerre, pas d'arsenal, pas de rade, pas de golfe ou d'estuaire où cacher nos vaisseaux, où ravitailler, réapprovisionner, reposer nos escadres. Toutes nos villes maritimes, adonnées à la pêche ou au commerce, sont, à part Rouen, placées à fleur de côte et exposées aux insultes de l'ennemi. Comment défendre Le Havre, Dieppe, Boulogne ? Dunkerque serait dans une situation admirable, malheureusement il faudrait, pour lui donner toute sa valeur, des travaux semblables à ceux exécutés en face, sur la côte anglaise, à Douvres. La géographie, au contraire, favorise l'Allemagne. Ses ports de commerce, ses ports de guerre sont situés hors de portée, sur des fleuves ou au fond de rades profondes ; elles se défendront seules, car on n'en peut approcher qu'avec des navires d'un faible tirant d'eau : nous en avons fait l'expérience en 1870, lorsque nous avons tenté de prendre l'offensive et que notre escadre a menacé le commerce ennemi. Et, avec cela, sa marine de guerre augmente chaque jour comme l'exige sa marine marchande sans cesse plus considérable et le développement sans cesse grandissant de son commerce extérieur. Comme l'Angleterre, elle abandonne peu à peu l'agriculture et tend à devenir une puissance industrielle et transformatrice : d'où la nécessité pour elle de devenir en même temps une grande puissance navale. Elle a déjà sur ses bateaux marchands 46.000 marins, sur ses côtes plus de 20.000 pêcheurs et ses ports abritent plus de 1.000 vapeurs. Pour veiller sur tant de richesses et sur tant d'hommes il lui faut, pendant la guerre, une flotte considérable, il la lui faut aussi pour se ravitailler.

En cas de lutte avec la France et la Russie que ferait-elle ? Ce qu'elle pourrait tirer de l'Autriche serait insuffisant. C'est donc seulement sur la neutralité de la Hollande qu'elle devrait compter ; mais elle veut se passer de la Hollande. C'est pourquoi elle cherche à devenir maîtresse dans la mer du Nord et sur l'Océan et, comme conséquence, à puiser elle-même aux grandes bases de ravitaillement de l'Europe : l'Inde, les États-Unis, l'Argentine.

L'Italie, en cas de conflit, diviserait probablement ses forces navales en deux escadres : une escadre rapide qui agirait sur nos côtes, une escadre lente destinée à venir au secours de la première dans certains cas, mais surtout à garder la défensive et à protéger le littoral. Nous l'avons vu, les opérations à tenter contre nous ne manquent pas : couper le chemin de fer de Marseille à Nice, détruire le viaduc de Dandol, bombarder nos villes de commerce sur toute l'étendue du littoral, soulever la Tunisie, jeter un corps d'armée à Bizerte — de Sicile quelques heures suffisent —, bombarder Bastia ou s'emparer de Bonifacio. Il est vrai que, de son côté, comme nous l'avons montré, elle aura fort à faire pour protéger ses frontières maritimes et garder les lignes de chemin de fer du littoral, qui sont indispensables à l'armée italienne pour effectuer sa concentration dans le Nord (1).

V.

CONCLUSION.

Dans l'étude de « Nos » comme de « Leurs Frontières », l'auteur s'est particulièrement attaché à faire ressortir la relation étroite qui existe entre la topographie d'un théâtre de guerre et les opérations militaires qui peuvent s'y dérouler. s'il s'est laissé entraîner à parler des caractères particuliers, que dans l'état actuel de l'échiquier européen, pourrait revêtir la lutte sur chacune de nos frontières, ce serait dépasser sa pensée que de vouloir déduire de données aussi vagues

---

(1) E. Lockroy, ancien Ministre de la Marine. — La Défense navale.

tout un plan de campagne se terminant immanquablement par la déroute complète de nos ennemis.

La conduite des opérations d'une guerre est chose plus complexe, et ces éléments de géographie militaire ne nous donnent qu'une bien faible partie des éléments dont la combinaison doit assurer le succès de nos armes.

Il est inexact de vouloir mettre la victoire en formules comme il est dangereux de se griser de ces théories qui tendent à donner la supériorité à celui-là qui a su uniquement se ménager l'avantage problématique d'un terrain, ou la supériorité passagère de moyens matériels ; le succès est fait d'autre chose que de la valeur et de l'excellence relative des armes, des retranchements, des positions, des gros effectifs et des ordres de bataille, les leçons implacables de l'histoire sont là pour nous montrer, par mille exemples, depuis Darius jusqu'à Napoléon, depuis les batailles d'Issus et d'Arbelles jusqu'à la lamentable retraite de la Grande Armée après la prise de Moscou, que les facteurs matériels seuls sont insuffisants à enchaîner la victoire.

C'est pourquoi l'auteur prie le lecteur qui aura trouvé quelque intérêt à ce travail, de ne pas se laisser emporter par le petit travers bien français qui, dès qu'il s'agit de frontières et de combat, du plus inoffensif rentier fait un belliqueux stratégiste.... de cabinet et de n'y voir qu'un très modeste essai de géographie militaire, sans autre valeur et autre prétention que de présenter un tableau d'ensemble de nos théâtres de guerre et de lui faciliter les études de détail qu'il voudrait entreprendre sur ce sujet.

En le considérant comme une introduction à l'histoire de nos frontières il lui fera tout l'honneur qu'il mérite.

ERRATUM.

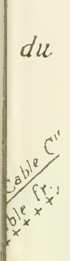
Tome XXXIX, page 24. — Note du bas de la page, lire : Kehl, 1 pont fixe au lieu de 1 pont de bateaux.

RC

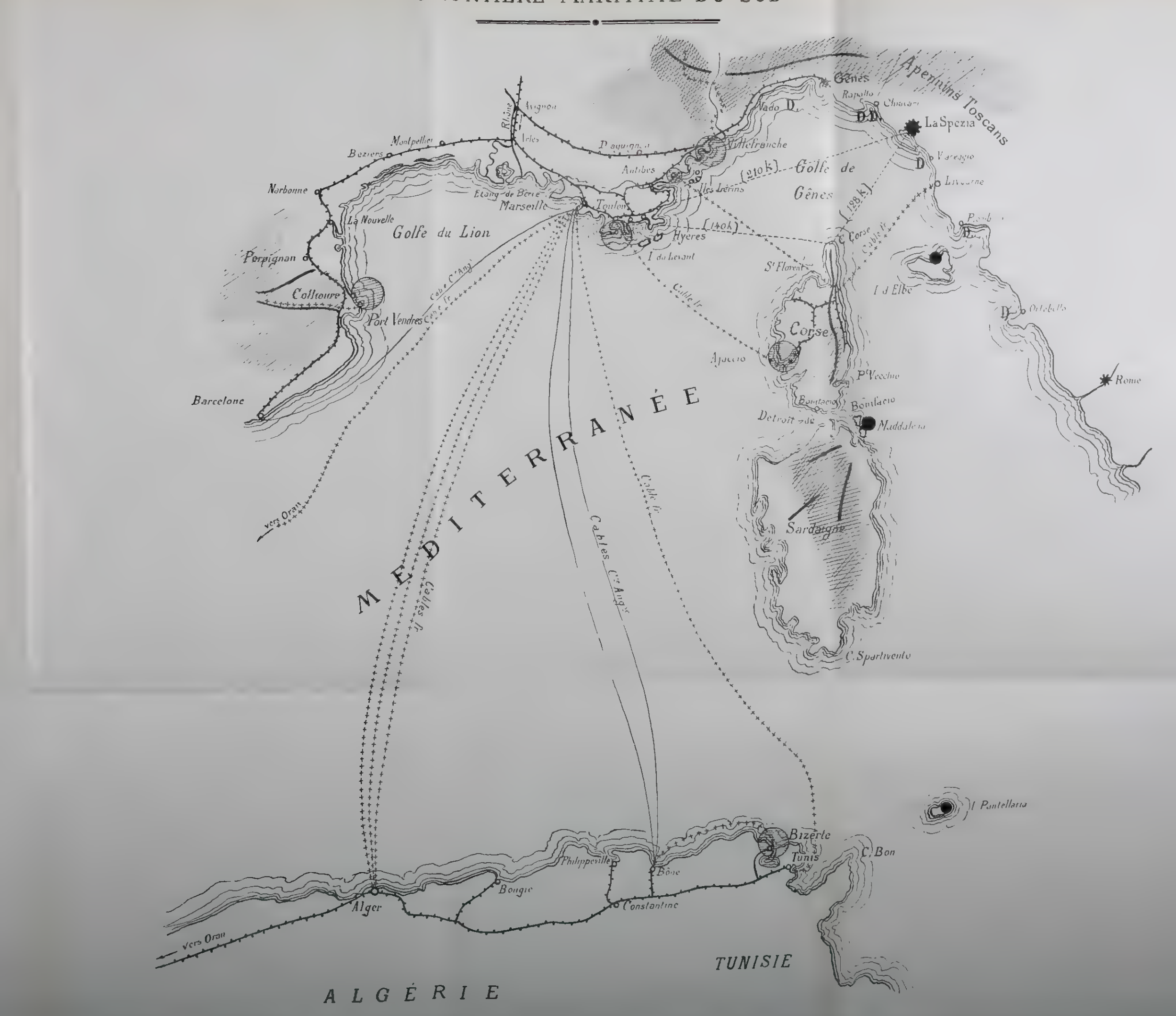




du



FRONTIÈRE MARITIME DU SUD



CONCOURS DE MONOGRAPHIES GÉOGRAPHIQUES

Pour répondre au vœu exprimé au Congrès national des Sociétés françaises de Géographie tenu à Rouen en 1903, tendant à favoriser dans chaque arrondissement les études monographiques des communes, la Société de Géographie de Lille, après examen de la question au sein de son Comité d'Études, a tout récemment nommé une Commission de plusieurs membres avec mission de présenter un rapport.

La Commission s'étant réunie sous la présidence de M. Quarré-Reybourbon, Vice-Président de la Société, a nommé rapporteur M. Ardaillon, Professeur de géographie à la Faculté des Lettres de Lille et Membre du Comité d'Études de notre Société. Après discussion du sujet proposé, la Commission a chargé son rapporteur de donner au Comité de la Socié é de Géographie communication d'un rapport, dont nous donnons ci-après le texte *in-extenso*.

Messieurs,

« La Commission instituée par le Comité d'Études de la Société de Géographie pour étudier la question des monographies géographiques des communes s'est réunie le 25 Mars 1903 sous la présidence de M. Quarré-Reybourbon.

Il importait tout d'abord de savoir si le vœu émis par le Congrès national de Rouen avait dans notre région du Nord une raison d'être, et s'il n'existait pas déjà des monographies d'un caractère nettement géographique, susceptibles de fournir tous les renseignements désirables.

Après examen des programmes et des tentatives proposés ou exécutés par diverses Sociétés savantes ou des particuliers, il a semblé à votre commission que les monographies, peu nombreuses, déjà publiées, étaient avant tout d'ordre historique ou social, et que par conséquent il restait beaucoup à faire pour la connaissance géographique du domaine naturel de notre Société. Votre commission a donc reconnu à l'unanimité qu'il était utile et nécessaire de provoquer la préparation et la

rédaction de monographies géographiques sur grand nombre de communes.

En second lieu il nous a paru bon, pour exciter la bonne volonté des travailleurs, de vous demander, Messieurs, de vouloir bien instituer un Concours annuel. Ce Concours récompenserait d'abord par un prix en argent, d'une somme à déterminer, le ou les meilleurs manuscrits reçus dans le courant de l'année. Ensuite il y aurait lieu de décider si ce ou ces manuscrits auraient l'honneur d'être publiés dans le Bulletin de la Société.

D'autre part, pour arriver à nos fins, n'était-il pas prudent et d'une bonne méthode de proposer aux candidats éventuels de ce Concours un programme-questionnaire destiné à les guider dans leurs recherches ?

Votre commission a bien voulu me charger de la rédaction de ce programme et en voici les lignes principales :

Permettez-moi deux observations préliminaires. Il serait d'abord bien entendu que nous ne voulons point limiter l'effort de chacun aux frontières strictes et infranchissables de la commune. Il est clair en effet que d'une commune quelconque à la commune voisine il ne saurait exister toujours de caractères différentiels très tranchés. Il y a beaucoup à parier, par exemple, que l'on ne trouvera pas de différences essentielles entre deux communes juxtaposées de la Pévèle ou du Ferrain. Aussi les candidats seront-ils admis à étendre leurs investigations sur une ou plusieurs communes à la condition de spécifier nettement les limites de leur terrain d'études.

Ensuite, il y a, dans le programme dont vous allez entendre la lecture, telle ou telle question qui sera sans intérêt et restera sans réponse dans certaines monographies, parce que les localités, qui en feront l'objet, ne comportent pas de solution de la question posée : on n'a pas partout de la houille, des sources ou des wateringues. Nous, nous avions cependant à nous préoccuper d'être complets, puisque nous devons prévoir des travaux sur des pays assez variés.

Ces deux réserves faites, voici le questionnaire proposé :

1° Formes du relief du sol. Principales cotes d'altitude. Valeur des pentes et des ondulations. Particularités des formes du terrain.

2° Composition du sol : argiles, sables, limons. Sol meilleur ici que là, pourquoi ? Rendement. Situation. Influence du relief et de l'exposition.

Terre à brique. Tuileries. Pierres de construction. Minerais, tourbes, combustibles divers.

3° Température. Gelées. Humidité et pluie. Époque, durée, importance des couches de neige. Vents dominants. Époque où apparaissent les premiers bourgeons et les premières feuilles des arbres communs et des plantes les plus répandues.

4° Hydrographie. Puits particuliers ou publics. Profondeur moyenne de la nappe d'eau. Fluctuation. Qualités de l'eau. Sources ; abondance du débit et température ; ont-elles reculé ? Ont-elles tari ? Altitude exacte des sources. — Citernes. Lavoirs. Abreuvoirs. Mares. — Ruisseaux et rivières. Largeur, profondeur, pente. Régime : époque des basses-eaux, des crues, des inondations. — Canaux. Digues. Marais. Wateringues. Écoulement des eaux. Draînage. Irrigation.

5° Cultures dominantes, secondaires. Histoire des cultures. Causes des transformations. Instruments agricoles. Engrais. Époque de la moisson, de la fenaison.

Bois. Forêts disparues ? Landes : défrichements récents. — Arbres : influence du vent sur leur inclinaison et leur croissance.

Animaux sauvages et domestiques.

6° Ressources autres que la culture. Industries : industries domestiques et familiales ; grande industrie ; ateliers et manufactures ; commerce. État approximatif des affaires. Pays de relations.

7° Propriété. Proportions, chiffres. Causes de cet état. Tendance au morcellement ? à l'agglomération ? Faire valoir : direct ? indirect ? Lequel gagne dans ce dernier cas ? Pourquoi ? Prix des pâtures, des champs. Communaux. Situation. Régime. Superficie.

8° Situation des villages. Assiette des centres habités : sur les crêtes, les sommets, les versants, dans les fonds des vallées, etc., etc.

Forme du village ou hameau. Groupement des habitations. Age et description des plus anciennes maisons et fermes. Situation. Orientation. Forme. Matériaux des murs, des toits. Dépendances. Noms donnés aux fermes. Églises ; âge, forme, situation. Moulins actuels, anciens moulins. Modes de clôture. Nature des voies, noms, pavage. Modes de transport locaux : charrettes, bateaux, chemins de fer.

9° Le chef-lieu, le marché principal du pays. Habitants. Aspects physiques. Les noms, le langage. Y a-t-il différence dans les patois et les dialectes ?

Nourriture normale. Vêtements. État sanitaire : maladies dominantes.

Instruction publique. Lettrés et illettrés. Proportion.

Accroissement ou diminution de la population. Causes. Mouvements de population. Émigration, pourquoi? Immigration temporaire ou définitive.

10° Traditions et légendes locales. Usages particuliers. Fêtes et jeux.

Telle est, Messieurs, la longue suite de questions — et l'on pourrait encore l'allonger — qui se posent à l'esprit. Les réponses exactes et consciencieuses qui leur seraient faites nous permettraient de mieux connaître et de mieux apprécier notre pays.

En résumé, votre commission vous demande, Messieurs, de vouloir prendre une décision sur les points suivants :

1° Y a-t-lieu d'instituer un Concours de Monographies ?

2° Quelles seront les récompenses de ce Concours ?

3° Y a-t-il lieu de modifier, amender, restreindre ou développer le questionnaire qui vous est soumis ?

Au cours d'une des dernières réunions du Comité d'Études M. Ardaillon a donné lecture du rapport ci-dessus, et M. Nicolle, Président, a adressé au rapporteur, au nom du Comité, toutes ses félicitations ainsi que tous ses remercîments pour ce remarquable travail. La rédaction du questionnaire proposé dénote, a-t-il dit, la grande compétence de son auteur et ne peut que rallier tous les suffrages du Comité.

Le Comité tout entier a émis un avis conforme à celui de M. le Président et a passé à la discussion des questions proposées :

La première question : Y a-t-il lieu d'instituer un Concours de Monographies ? Est adoptée à l'unanimité.

Au sujet de la seconde question : Quelles seront les récompenses de ce Concours ? Une discussion s'engage au sein du Comité et la proposition suivante est enfin unanimement adoptée :

La récompense du Concours de Monographies sera un prix annuel dont la valeur pourra s'élever à 500 fr. à partir de 1905. Les travaux devront être déposés chaque année avant le 1er Juillet.

Quant à la troisième question : Y a-t-il lieu de restreindre, modifier, amender ou développer le questionnaire soumis au Comité ? Il est décidé à l'unanimité, qu'attendu la valeur du travail, aucune modification ne sera apportée au rapport de M. Ardaillon.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1903.

DUNKERQUE EN 1903 (1)

LE NOUVEL HOTEL DE VILLE, LES AMÉLIORATIONS DU PORT et les grands Travaux projetés, Statistiques, CORTÈGE ET PROCESSION DU Ve CENTENAIRE DE N.-D. DES DUNES

Excursion du 1er Juin 1903.

Directeurs : MM. le Docteur Vermersch et E. Cantineau.

Les habitants de la Flandre flamingante française, quoique très dévoués à la grande patrie comme ils ont su le prouver souvent, portent surtout dans leur cœur un amour profond pour le sol natal, pour le foyer qui les a vu naître. Il y a chez eux une sorte de culte et un sentiment de reconnaissance pour la terre qui a frappé leurs premiers regards, qui les a nourris dans leur enfance, les a vu grandir et prendre leurs premiers ébats. C'est la vibration émue de l'âme qui attache ou rappelle le paysan au sillon de ses ancêtres, le marin à la barque de ses pères et le montagnard à ses cimes boisées ou à ses vallées fertiles. Le Dunkerquois possède à un très haut degré cette affection pour sa ville, pour son port où il vit depuis tant de siècles. Confiant dans sa vigueur, dans son énergie, il travaille avec ardeur et persévérance pour lui-

(1) Voir au Bulletin d'Août 1896, page 102 : Dunkerque en 1895.

même, mais aussi pour la prospérité et la grandeur de cette cité qui est son œuvre, qui a eu ses périodes glorieuses pendant les guerres et qui soutient aujourd'hui, avec une courageuse activité et un légitime succès, la lutte pacifique, mais sans merci, contre les grands ports étrangers d'Anvers, de Rotterdam et de Hambourg. Rien de ce qui peut être utile dans ses efforts ne lui est indifférent : il a décidé que son port deviendrait le Marseille du Nord et sans repos ni trêve, il travaille dans ce but. Il veut aussi que la ville soit digne du port et de son immense développement commercial, et dans la mesure du possible il construit de remarquables monuments, ou utilise les plus récentes découvertes dans l'intérêt de l'hygiène, du confort et de l'agrément général. Les édiles n'oublient point non plus la puissance des fêtes et des attractions que le voisinage d'une station balnéaire fréquentée rend plus profitables ; ils savent forcer ainsi l'étranger à apporter son obole pour contribuer à une prospérité locale qui coopère à la richesse du pays tout entier. Cette année, les Dunkerquois, dont l'esprit religieux est toujours vivace, ayant résolu de fêter par un cortège historique et une procession le V[e] centenaire de la découverte en 1403 de la statuette de la Vierge N.-D. de la Fontaine, appelée depuis N.-D. des Dunes (v. Bull. Août 1896, p. 109), la Société de Géographie a cru qu'il serait agréable à ses Membres d'assister à cette manifestation intéressante de foi religieuse et de patriotisme local et elle a organisé l'excursion qui fait l'objet de ce rapport.

Le programme de la fête comprenait principalement le couronnement en grande pompe de la Madone vénérée comme le palladium de la ville et un cortège historique avec une procession où figurait la statuette chère aux marins dunkerquois. Il a été brillamment exécuté, sans encombre, malgré la foule immense, malgré certaines craintes et malgré le temps menaçant des jours précédents. Le succès a même dépassé celui des fêtes de 1893, commémoratives de la levée du siège de Dunkerque en 1793.

Donc au 1[er] Juin, lundi de la Pentecôte, les 30 excursionnistes qui s'étaient fait inscrire s'embarquent, sous la direction des deux organisateurs, dans le train qui, à 7 h. 02, s'ébranle vers Dunkerque. Il va traverser la luxuriante campagne flamande : il passe devant Bailleul aux serres renommées et au beffroi remarquable ; il s'arrête deux minutes à Hazebrouck, dont l'antique flèche ajourée en pierre (1512) s'aperçoit de loin. Ensuite vient Cassel si connu par son splendide panorama, ses souvenirs historiques et ses coteaux verdoyants et ombreux qui éveillent chez beaucoup d'entre nous des souvenirs de journées délicieuses ; puis apparaît Bergues, célèbre par l'ancienne abbaye de St-Winoc dont il reste deux tours et nous apercevons l'élégant beffroi qui fait toujours l'admiration des visiteurs compétents, en même temps que la tour de l'église qui a aussi une certaine originalité. Là, il nous vient à l'idée de regarder curieusement si les Bergúenards voyagent toujours munis d'une canne et d'un parapluie, selon la tradition qui a voulu les ridiculiser et dont

il me semble convenable de faire une bonne fois justice, car elle ne fut sans doute qu'une vengeance inepte de la sottise contre l'intelligence. D'abord, le terme de Berguenard ne peut rien avoir de désobligeant, *naer*, qui est un suffixe flamand dans le genre de notre *ier*, donne ici le sens d'habitant de Bergues (*Berg*, montagne) ; c'est peut-être le terme prétentieux d'habitant de montagne, quand on est en présence d'une butte, qui a excité la raillerie des populations voisines. Quoi qu'il en soit, l'habitude de porter en même temps canne et parapluie doit être considérée ici comme une preuve d'observation intelligente. Jadis, sur les chemins bourbeux qui sillonnaient les marécages de ce bas pays, il fallait un bâton pour assurer la marche et sonder les fondrières ; en même temps les pluies fréquentes et salines venant du côté de la mer nuisaient à la fraîcheur des vêtements, il fallait donc un parapluie, ce qui n'empêchait pas la nécessité de la canne ; d'où cette coutume, qu'on a montrée grotesque, tandis qu'elle n'est qu'une preuve de prudence et de sage économie méritant plutôt louange que sarcasme. Aujourd'hui la canne est devenue inutile sur les belles routes empierrées des environs de Bergues et elle a divorcé avec le parapluie.

Qu'il me soit permis d'ajouter ici que le Conseil municipal de Bergues vient de racheter pour les restaurer, les deux tours, derniers vestiges de l'antique abbaye de St-Winoc que l'État vendait pour démolir. Je préfère ce culte intelligent et noble des souvenirs historiques à la décision que prennent d'autres Conseils municipaux votant la destruction des restes précieux d'anciens monuments. Ceux-là me paraissent Vandales plutôt que Berguenards.

Pendant cette digression en faveur de la vérité, nous traversons la vaste région, jadis tourbeuse, qui s'étend entre les deux fleuves minuscules du pays, l'Aa et l'Yser et dont la surface, aujourd'hui encore, est un limon noirâtre très fertile. C'est la plaine maritime dont le niveau avoisine celui de la mer et lui est parfois inférieur ; elle remplace d'anciens marécages que des cataclysmes marins ont inondés souvent et que des alluvions ont exhaussés peu à peu, mais que l'homme a par son travail desséchés assez pour en mettre la plus grande partie en culture. Il a fait la part de l'eau en creusant mille petits canaux que de plus grands épuisent et que des grandes voies portent à la mer, à marée basse. Il y a là un réseau de 300 kilomètres de *Watergan's* (chemins d'eau) qui donnent à la culture 38.000 hectares de terrain dans le Nord et un peu moins dans le Pas-de-Calais ; c'est la région des *Wateringues* (circuits d'eau).

Vers la frontière belge deux dépressions étant au-dessous du niveau de la mer, on a dû, par des efforts intelligents, du temps et de l'argent, arriver à les dessécher mécaniquement, ce sont *les Moëres* (marais) qui seraient encore envahies de temps en temps par la mer si celle-ci n'avait édifié elle-même, pendant la suite des siècles, un véritable rempart que ses assauts les plus violents

ne font que consolider ; ce sont les hautes dunes qui protègent les côtes françaises et belges à l'entrée de la mer du Nord.

Mais voilà que des établissements industriels apparaissent à nos regards, ils font partie des faubourgs de Dunkerque, où nous arrivons à 8 h. 50.

Nous partons en hâte vers l'église St-Éloi, du XVIe siècle. où a lieu le couronnement de la Madone ; mais la ville, qui est parée en jour de fête, est déjà envahie par les étrangers et une foule compacte emplit l'église ; à peine peut-on se rendre compte des vastes dimensions qu'elle avait lorsque ses cinq nefs venaient se relier à la tour du beffroi, maintenant isolée depuis 1783. Après avoir constaté l'heureuse idée de la Municipalité qui vient de faire changer le piédestal trop bas de la statue de Jean-Bart, nous nous rendons au nouvel Hôtel de Ville que le Maire, M. Alf. Dumont, nous a gracieusement autorisés à visiter aujourd'hui. Il remplace celui construit en 1233 par l'évêque de Cambrai, Godefroy de Condé, seigneur de Dunkerque et celui reconstruit en 1644 après incendie, qui était devenu bien insuffisant. Aujourd'hui Dunkerque possède un Hôtel de Ville en harmonie avec son importance ; c'est un superbe édifice de style Renaissance française un peu modernisé ici par M. L. Cordonnier avec la manière élégante qui le caractérise ; M. Em. Rouzé, encore un Lillois, en a fait la construction : la première pierre en a été posée le 30 Mai 1897.

La façade, qui est derrière une grille de protection, plantée sur un soubassement en granit des Vosges, est en briques et en pierre de St-Dizier, avec soubassement aussi en granit ; elle a 56 m. de longueur ; les baies sont en plein cintre en bas, et rectangulaires à l'étage ; les extrémités simulent pavillons par deux pignons en façade ornés chacun d'une importante loggia en pierre, dont le toit s'élève en un fronton d'un grand effet décoratif. Entre les fenêtres sont des statues de Dunkerquois célèbres, six en façade sont, de gauche à droite, celles de : 1° Général *Guilleminot*, ambassadeur et pair de France (1774-1840) ; 2° *Robert de Cassel*, seigneur de Dunkerque, comte de Flandre de 1304 à 1322 ; 3° *Emmery*, premier Maire de la ville et l'un des organisateurs de la défense en 1793 ; 4° *Van Stabel*, contre-amiral au XVIIIe siècle ; 5° *Baudouin III* le jeune, comte de Flandre, qui fit construire la première enceinte en 960 ; 6° *Jacobsen*, l'héroïque commandant du St-Vincent en 1622. Sur les deux façades latérales, il y a à gauche, *Pierre Faulconnier*, bailli de Dunkerque, qui parvint à faire exécuter le rachat de la ville en 1662 ; c'est le père de l'historien ; à droite, il y a *Jean de Reyn*, peintre (1610-1678). Ces huit statues sont en pierre de St-Dizier, grandeur 1 m., c'est-à-dire environ demi-nature ; elles sont l'œuvre d'Auguste Peene, originaire de Bergues, sculpteur à Paris. La grille en fer forgé devant la façade et la belle rampe d'escalier que nous allons voir sortent des ateliers de M. Alexis Mouquet de Lille. La grille d'entrée est de Schwartz et Meurer de Paris. Au-dessus de ce porche est un grand balcon découvert orné de deux statues

d'hommes d'armes ; il y a une large baie d'accès surmontée des armes de Dunkerque, puis d'un fronton semi-circulaire représentant Louis XIV à cheval, sculpté par E. Boutry ; ce fronton relie la façade à la haute tour carrée qui s'élève au-dessus de l'entrée. D'abord simple, puis ornée d'arcatures en forte saillie et de tourelles à clochetons à demi-engagées, cette tour est d'un aspect superbe. La flèche, qui s'élève de sa plateforme entourée de créneaux, est d'abord carrée à angles coupés, puis gracieusement oblique avec des lucarnes et des ornements, des abats-sons indiquent la possibilité d'y installer un carillon ; elle se termine par un clocheton en forme de campanile au toit surmonté d'un épi ; l'ensemble est d'une élégance distinguée. La hauteur totale est de 77 m. épi compris ; la tour seule a 54 m.

L'entrée principale du monument donne accès dans un vestibule dont la voûte s'appuie sur quatre énormes colonnes ; en le franchissant on se trouve au pied de l'escalier d'honneur, d'une admirable conception architecturale, vu les ressources restreintes de dimensions et de lumière. La disposition des colonnes, soutenant les plafonds et les limons, est remarquable ainsi que l'éclairage qui est fourni par un grand vitrail sorti de la maison Félix Gaudin de Paris ; il représente Jean Bart ramenant en 1694 à Dunkerque de nombreux navires chargés de blé qu'il a repris aux Hollandais : il sauve ainsi la région d'une famine déjà menaçante.

Les marches de l'escalier sont en marbre blanc et les rampes en fer forgé portent des guirlandes rehaussées d'or d'un grand effet décoratif. Au vestibule de l'étage nous voyons la *Paix armée*, c'est la ville de Dunkerque fière et laborieuse, allégorie de grand mérite due au ciseau du sculpteur valenciennois Félix Desruelles. Devant nous sont les portes de trois salles : au milieu est le salon d'introduction qui est octogonal, des peintures murales à ramages Renaissance sur fond de même couleur, en bleu deux tons, couvrent les panneaux ; à droite, la salle des mariages est peinte en grenat à deux tons avec des motifs d'un goût artistique distingué ; le plafond, tout en staff, est à caissons appuyés sur des arcs surbaissés d'une superbe ornementation ; à une extrémité se dresse une remarquable cheminée composée de deux colonnes soutenant le manteau et supportant sur leurs chapiteaux un fronton de style. Sur le panneau opposé aux fenêtres est le tableau d'Eug. Chigot daté de 1900 ; il représente M. Félix Faure quittant le port, le 18 Août 1897 sur l'*Elan*, pour s'embarquer en rade sur le *Pothuau*, et aller à Cronstadt consacrer l'alliance Franco-Russe. On sait qu'il revint par Dunkerque le 31 du même mois. La troisième salle qui sur la gauche de la première est celle du Conseil municipal ; elle est du même style que la précédente, mais les peintures murales sont de couleur violette dans des tonalités tout à fait harmonieuses ; la cheminée ne diffère que par des détails. Deux portes en fer forgé, munies de glaces, séparent les trois salles qui peuvent ainsi être réunies et former une spacieuse et magnifique

salle de fêtes, car elles sont lambrissées de même en panneaux de chêne sculpté et tout l'ameublement est en chêne garni de drap bleu. Aux deux extrémités qui correspondent aux pavillons de la façade sont le cabinet du Maire, décoré de peintures en tons verts bien choisis, et celui des Adjoints en gris-mauve et rouge ; l'ornementation est semblable à celle des autres salles. Toutes ces dispositions d'ornements, de motifs et de coloris qui obligent à l'admiration sont l'œuvre de Lillois : M. Turpin a fait les décors ; MM. Buisine et Turck, l'un le mobilier et une cheminée, l'autre les lambris et une cheminée ; M. Debièvre a monté l'éclairage électrique et procuré les lustres, etc. Le paratonnerre a été placé le 16 Octobre 1899 par M. Robaut, qui a dressé celui de la cathédrale de Rouen à 150 m. Le monument tel qu'il est, décoré et meublé, coûte environ 1.600.000 fr. ; il a été inauguré le mardi 17 Septembre 1901 par le Président M. Ém. Loubet, la veille de l'arrivée des Souverains de Russie.

Nous nous retirons émerveillés, après avoir jeté un coup d'œil distrait sur la salle ordinaire des mariages, la cour d'honneur, etc. ; et sortant par la grande porte de la place d'Armes nous nous dirigeons rapidement vers la Chambre de Commerce dont le Président, M. Jean Trystram, nous a promis un guide pour visiter avec fruit le port, son outillage et ses constructions. Nous arrivons bientôt, au delà du bassin du Commerce, à l'*Établissement central*, important édifice construit là où était jadis la citadelle ; c'est un bâtiment sévère, de style XVIIIe siècle, couronné d'une tourelle observatoire en dôme, d'où l'on découvre tous les bassins. Un large perron dessert trois grandes portes d'accès sur un vaste hall ; le corps principal est flanqué et entouré d'ailes et de dépendances à plusieurs étages où sont les bureaux des différents services et l'entrepôt réel des douanes ; le tout forme un important quadrilatère de bel aspect devant la darse N° 1. Toutes les administrations qui touchent au mouvement du port y sont réunies : 1° la Chambre de Commerce avec tous ses services annexes, outillage, hangars, éclairage électrique, entrepôts des douanes, des sucres, des laines, etc. ; une bibliothèque et un musée commercial. Créée en 1700 avec celle de Marseille, elle a pris possession de ce local en Juillet 1891 ; 2° nn Bureau des Postes, Télégraphe et Téléphone ; 3° tous les bureaux de ce qui concerne la Douane, avec son entrepôt réel comprenant 4 000 m. carrés de surface de magasins ; 4° l'Inspection et les Services commerciaux du Chemin de fer du Nord ; 5° la Chambre des Agents de change et Courtiers maritimes ou assureurs ; 6° la Chambre des Négociants ; 7° le Syndicat des Transitaires.

Le hall donne accès à l'escalier d'honneur, sur le palier de division duquel se trouve en peinture le plan du port ; puis sur le palier de l'étage sont des plaques de marbre gravé rappelant : 1° la visite du Czar Nicolas II et de la Czarine Alexandra Federowna le 18 Septembre 1901 ; 2° le retour du Président Félix Faure, de Russie, le 31 Août 1897 et celui du Président Ém.

Loubet, le 27 Mai 1902. Dans la salle des fêtes, deux tableaux représentent Dunkerque, sous Louis XIV et en 1900. Nous visitons la salle du Conseil, ornée de tableaux historiques, puis le cabinet du Président, et enfin le Musée d'un très grand intérêt commercial, comprenant des collections complètes de cotons, de lins et de laines. La bibliothèque est ouverte tous les jours. Dans une salle du rez-de-chaussée se trouve le plan en relief du port à 1/500e, soit 0^{m},002 par mètre, il mesure 3 m. sur 6 et on le modifie à mesure des nouveaux travaux.

Mais M. Ch. Collet, Ingénieur, fils du Vice-Président de la Chambre de Commerce, nous attend pour visiter les bassins et par une marque de considération qui honore la Société, un hâleur à vapeur de la Chambre, nous attend à quai pour nous éviter la fatigue de contourner les darses. Il nous est très agréable de voir ainsi les quais des bassins sous un aspect qui, pour nous, est l'envers de celui dont nous avons l'habitude. Nons débarquons ensuite pour visiter les constructions qui garnissent les môles. Sur le môle N° 1 est l'entrepôt réel des sucres, bâtiment de 119 m. sur 40 m., à trois étages, ouvert en Novembre 1898 ; sa contenance est de 230.000 sacs (23.000 tx) qui peuvent être warrantés ; un hangar voisin est aménagé pour servir d'annexe au besoin. Sur le môle N° 2 est l'entrepôt des laines ouvert en Mars 1900 ; long de 120 sur 40, il contient 17.000 balles américaines ; une salle de ventes publiques y est aménagée. A l'entrée du môle est la bergerie qui a été construite récemment pour le bétail étranger et surtout pour les moutons argentins.

Il m'est impossible de ne pas signaler spécialement que Dunkerque a su accaparer l'importation des laines de l'Amérique du Sud, contre Anvers et le Havre et que 90 % environ des importations françaises débarquent dans son port. L'an dernier même, il en est arrivé 93 % avec 161.856 balles sur 173.995 ; et en 1901, 86,6 % avec 207.904 balles sur une importation française de 240.423 balles. Du reste, 50 % de l'importation générale des laines de toutes provenances entrent en France par le port de Dunkerque ; il n'y a que les nitrates (83 %) et les lins teillés (70 %) qui en 1902 dépassent la proportion des laines.

Nous voyons en passant à la darse N° 4, les barrages isolateurs des navires pétroliers, et nous visitons les quatre formes de radoub (v. Bull. Août 1896, p. 113) servant à nettoyer ou réparer les carènes des grands navires ; la Chambre a en outre, au bout de l'avant-port, un slip-way pour les navires de moins de 1.000 tx et de 75 m. de long et aussi l'ancien gril de carénage qui, cédé par la ville en 1882, sert aux navires jaugeant moins de 500 t. Des particuliers ont de plus des pontons d'abatage pour les plus petits navires. La machinerie hydraulique qui fait le service des cales de radoub est entre les cales 1 et 2, on la reconnait de loin à ses deux hautes cheminées : elle possède quatre énormes pompes centrifuges, une pour chaque cale, mais elles peuvent

être accouplées pour en vider une seule en quelques heures. Le N° 4 a 202 m. de longueur, c'est la plus grande qui existe en France, seul Le Havre en possède une de 160 m.

Il y a maintenant 12 hangars de couverture des quais, qui desservent les 4 darses (Bull. Août 1896, p. 115 à 117).

Sur le môle N° 1, il y en a un de 120 m., non fermé, et destiné à la reconnaissance des laines et des cotons ; trois autres sont fermés.

Sur le môle N° 2. 4 hangars fermés ont 120 m. de long sur 30 de large ; tous ont des auvents pour permettre les manœuvres à couvert sur les trains. La surface totale abritée est en 1902 de 29.118 ^{m2}.

Il y a 29 grues hydraulique sur pylône ou à portique, elles varient de 1.500 à 3.000 kilos et leur force est réductible ; l'eau est sous pression de 50 k. à l'usage : elle est fournie par une usine centrale, la machinerie hydraulique, établie entre la gare maritime et les fortifications de l'O. Cette usine fait également le service des trois écluses, de la Citadelle, de l'Ouest et de Trystram (Bull. Août 1896, p. 114) ; cette dernière est la grande qui fut inaugurée le 13 Septembre 1896 par M. Turrel, Ministre des Travaux publics.

Les bassins de Freycinet ont ensemble 31 hectares de superficie, l'avant-port 3 hect. et le port d'échouage 4 hect., faisant un total de 50 hectares avec 8.400 m. de quais et 55 hectares de terre-pleins garnis de 52 kilom. de voies ferrées, y compris 12 kil. entre les darses et la gare maritime.

Tous les bassins à flot sont reliés par trois écluses aux bassins de batellerie et aux canaux de jonction du réseau des voies navigables, de sorte que les transbordements directs entre les navires et les bélandres procurent une économie de temps et d'argent tout en fatiguant moins les marchandises. A propos de manutention, il est bon de dire que plus de 4.000 ouvriers travaillent sur le port ; presque tous spécialistes pour la manœuvre des lourds fardeaux, associés, ils travaillent par équipes solidairement et à la tâche, aussi la besogne est-elle vite et bien faite.

Les bassins à flot communiquent par trois écluses, les premières nommées plus haut, avec l'avant-port, le chenal puis la rade. Le chenal qui a été élargi en 1896 par la reconstruction de la jetée de l'Est (coûtant 4.500.000 fr. à la Chambre de Commerce), a une ouverture de 120 m. entre les musoirs des deux jetées ; il s'élargit jusqu'à 210 m. en face du grand phare ; sa longueur est de 950 m. avec une profondeur de 3 m. 50 au-dessous du 0 des cartes marines, c'est-à-dire avec 9 m. 40 de profondeur en morte-eau et 10 m. 40 en vive-eau ; par des dragages on va arriver jusqu'à 12 m. 90 à haute mer.

Après le chenal se trouve l'avant-port, entre les écluses de l'O. et Trystram ; il a 1.300 m. de long et est bordé de talus en pierre, d'estacades et de quais dont 1.100 m. sont affectés au commerce.

Sur le côté droit de l'avant-port, selon décision ministérielle du 23 Septembre 1898, ont été édifiés les chantiers de construction maritime appelés

Société des Ateliers et Chantiers de France, au capital de 6 millions. L'Etat a concédé 11 hectares de terrain moyennant redevance et y a opéré pour 3.500.000 fr. de travaux et de terrassements permettant l'utilisation en 1900. On peut construire sur ces chantiers 6 à 8 grands navires de 150 m., et les ateliers de charpente métallique permettent toutes les réparations. Il y a naturellement un bassin de lancement et un quai d'armement ; on vient de lancer en Décembre le grand vapeur la *Ville du Havre*. Cette grosse entreprise établie avec tous les perfectionnements récents d'outillage est susceptible d'un bel avenir et complète les importantes installations du port qu'il faut déjà transformer pour accepter le trafic qui se présente.

Nous venons de voir que les 50 millions obtenus des Chambres par le vote du 31 Juillet 1879, après la visite de M. de Freycinet, joints aux millions dépensés par la Municipalité et la Chambre de Commerce, en sus des 15 % qu'ils avaient souscrits, ont été employés d'une façon remarquable au développement du port. Les résultats obtenus, dont je parlerai tout à l'heure, dépassent les prévisions et aujourd'hui une nouvelle série de grands travaux s'impose pour faire profiter le pays tout entier de l'énergique et opiniâtre activité que déploient si intelligemment les Dunkerquois actuels.

Qui reconnaîtrait ici le petit port de pêche, comme l'appelaient jadis tous les géographes, et encore Malte-Brun lui-même il y a 80 ans. Ils avaient cependant raison, et les Dunkerquois auraient tort de se formaliser et aussi d'oublier, à ce propos, que, par l'abolition du privilège de la franchise (nuit du 4 Août 1789) et par l'effet des guerres civiles et étrangères, leur port en 1806 n'avait qu'un mouvement total de 10.741 tx ; bien plus tard même, en 1812, il n'y entrait que 33 navires et seulement 38 en 1813. En 1840, le mouvement n'atteignait pas encore 200.000 tx, malgré les bienfaits d'une longue paix intérieure et extérieure, sans compter la dépense de millions faite pour transformer deux bassins à flot.

C'est alors, qu'au milieu du siècle dernier, une série de circonstances nouvelles, indépendantes de la volonté, mais que les Dunkerquois ont le mérite d'avoir su mettre bien à profit, ont transformé la situation. Je veux parler de la facilité extraordinaire des communications donnée par la construction du chemin de fer de Paris à Lille (1846), prolongé jusqu'à Dunkerque (1848), et aussi du développement de la production industrielle par la généralisation des puissants moteurs mécaniques ; sans oublier le régime douanier nouveau qui, favorisant toutes les transactions du négoce, permit sous le deuxième Empire la création de débouchés jusqu'alors impossibles. Ce fut ainsi que commença l'ère de féconde activité commerciale qu'on sut rendre si favorable au port de Dunkerque et dont on sût si habilement prendre une large part.

Depuis 40 ans, ce succès ne s'est pas démenti et dans cette lutte pacifique, de laborieux efforts recueillent autant de richesses que n'en conquéraient le courage et l'audace des ancêtres dans les luttes sanglantes du XVIIe siècle.

Aussi malgré tout ce qui a été fait, le petit port devenu grand est toujours trop petit.

Déjà il manque de la place et des quais au moment des expéditions de sucres et lors des arrivages des laines ; les grands navires de 6 à 8 m. de tirant d'eau n'ont que 7 à 8 places disponibles ; on a vu, déjà en 1900, des navires attendre une semaine leur place à quai. Les Compagnies à lignes de service régulier qu'on veut attirer, car certaines marchandises ont besoin de départs assurés à date fixe, doivent occuper des places en permanence sur les quais et toutes celles disponibles pour cela sont attribuées.

Les hangars aussi deviennent insuffisants et cependant les péages du port sont plus élevés qu'ailleurs ; les tarifs sont compensés, il est vrai, par des installations perfectionnées qui occasionnent moins de frais et de débours indirects, par une manipulation rapide et soignée des marchandises ; de plus, la rade et le port sont des plus sûrs et le port, est dans le détroit, sur un point de communication en bonne situation, pendant que sur le continent, il est le débouché naturel de toute une région industrielle d'une activité hors ligne. Toutes ces raisons militent en faveur de nouveaux travaux et le développement du trafic, qui a toujours suivi de près les agrandissements ou les perfectionnements, en prouve la nécessité. Mais, quelle extension prendrait le mouvement s'il était possible d'établir un port franc ou une zone franche, où pourraient se faire des escales et des échanges de fret libres avec ou sans manipulations. A Hambourg, l'échange de fret représente plus de la moitié du mouvement total du port, tandis qu'ici, il n'atteint pas 10.000 tx ; Anvers, Copenhague, Brême, Gênes, etc., ont vu se créer dans leurs zones libres des marchés importants qui causent en partie leur prospérité.

Tel est l'avenir qu'il est permis d'entrevoir pour Dunkerque, quand on a étudié les grandes questions de haute industrie et de commerce international. Si en vingt ans, le mouvement du port a passé de 1.650.000 tx à 3.436.000 tx, c'est-à-dire a plus que doublé ; et si le mouvement réel des marchandises de 1.456.000 tx a pu arriver à 2.920.000 tx, on peut compter voir ces chiffres croître encore largement, puisque 1903 vient de voir adopter le projet des grands travaux du port. En voici les principales lignes d'après le brillant rapport de M. Barbey, Vice-Président du Sénat, sur la lutte ardente entre les ports de Hambourg, Rotterdam, Anvers et Dunberque : 1° Report des fortifications vers l'O. pour englober une partie des communes de St-Pol et de Petite-Synthe, et presque tripler la superficie aujourd'hui entourée de fortifications, tout en déplaçant le canal d'écoulement des wateringues ; 2° Construction d'un canal de dérivation provisoire des eaux des Wateringues ; 3° Prolongement jusqu'à 540 m. de longueur des darses 3 et 4, donnant 1.550 m. de nouveaux quais ; ce travail très urgent est le premier à effectuer ; 5° Acquisition de 260 hectares de terrain sur la commune de St-Pol, pour

l'extension future du port, et la création de nouveaux bassins de même disposition que ceux de Freycinet.

Le prolongement des deux darses (12 millions) et le déplacement du canal des Wateringues (2.750.000 fr.) coûteront 14.750.000 fr., dont la Ville et la Chambre de Commerce paieront 56 %, soit 8.260.000 fr. ; le déplacement des fortifications estimé 11.250.000 fr., sera à la charge de l'État.

M. Barbey et M. Monestier ont rendu dans leurs rapports un hommage mérité aux efforts énergiques des Dunkerquois et à leur dévouement pour la prospérité de leur cité ; leur demander, disent-ils, de plus grands sacrifices, serait compromettre l'avenir en les obligeant à établir des tarifs nuisibles à l'extension du mouvement du port. Du reste, que de millions il faudra encore trouver pour tirer partie des 200 hectares à employer plus tard en creusant environ 125 hectares de bassins avec 7 à 8.000 m. de quais. Tous rayonneraient de l'Ouest vers l'entrée de l'avant-port très élargie et auraient des écluses pour la batellerie sur le canal de l'île Jeanty prolongé jusqu'au nouveau canal des Wateringues creusé vers le S.-O. contre la ligne des fortifications. Des bassins de 12 à 13 m. de tirant d'eau donneraient accès aux plus grands navires ; sans oublier des cales de radoub absolument nécessaires pour parer à toutes les situations. Le trafic pourra égaler alors celui de Marseille, mais il faudra encore 100 ou 125 millions pour accomplir de tels travaux : heureusement on a la faculté de les échelonner à mesure de l'augmentation des affaires.

Un autre événement heureux pour Dunkerque est venu se joindre à l'agrandissement du port, c'est l'adoption du projet du canal du Nord qui permettra peut-être de doubler dans le port le trafic de la batellerie, dépassant déjà 1 million de tonnes, et dans tous les cas rapprochera Paris de Dunkerque de 42 kil., soit même de 66 kil., par la suppression de 24 écluses. Le trafic de Paris étant de 9.301.000 tx, Dunkerque pourra en prendre une part plus grande, le fret devant subir une forte réduction, malgré les péages, par la diminution de la distance et par conséquent des frais généraux portant sur 7 voyages au lieu de 3 1/2 ou 4 au maximum. Dunkerque, qui a un trafic développé de marchandises lourdes ou volumineuses nécessaires à l'industrie ou au négoce de notre populeuse région, verra s'augmenter ce trafic par les facilités des échanges entre Lille et Paris et l'Est par l'Oise et la Marne. M. La Rivière, l'Ingénieur en chef si distingué des Ponts et Chaussées, nous a clairement expliqué dans sa remarquable conférence du 27 Décembre 1902, tous les avantages que la région du Nord retirera du nouveau canal.

Les matières premières ou de consommation qui composent principalement le trafic du port sont, pour l'*importation :*

Nitrates du Chili dont il est entré 184.918 t. en 1898 ;

Minerais de fer de Suède, Espagne, Italie, etc., 182.112 t. ;

Froment de la Baltique, de l'Inde et des deux Amériques. 249.051 t. ;

Maïs de Russie, Roumanie, Amérique, 165.820 t. ;

Orges de Russie, Turquie, Algérie, Tunisie, 118.114 t. ;

Graines et fruits oléagineux, de Russie, Inde, Sénégal, Turquie, etc., 162.161 t. ;

Bois de Suède, Norvège, Russie, États-Unis, 105.377 t. ;

Houille anglaise, 75.601 t. ;

Laines d'Australie, Algérie, Maroc, Espagne et surtout comme nous l'avons vu de l'Amérique du Sud, 135.071 t. ;

Puis riz, lins, cotons, pétroles, fontes, etc.

L'*exportation* bien moins importante se compose de :

Sucres indigènes, 86.490 t. sortis pour l'Angleterre, l'Italie, etc., et 67.441 t. partis par Dunkerque, pour nos ports de la Méditerranée ;

Phosphates naturels, 32,769 t. pour Angleterre, Espagne, Algérie ;

Craies et marnes, 21.811 t. pour Angleterre, États-Unis, Russie, etc, ;

Briques à bâtir, 12.577 t. pour Algérie et Angleterre ;

Fourrages, 31.119 t pour l'Angleterre ;

Fers en barres, 11.569 t. pour Russie et Colonies françaises ;

Rails d'acier, 7.763 t. ; ciment, 12.444 t. ; machines, 11.828 t. ; farines, 8.829 t. ; puis zinc, potasse, suif, alcool, glucose, bouteilles vides, etc., pour pays divers.

Or, il est bon de remarquer que la proportion de quelques-unes de ces marchandises est importante par rapport au commerce général de la France les nitrates cotent 83 %, les laines 50 %, les lins teillés 70 %, les jutes 40 %, les orges 37 % ; et à l'exportation : les sucres 52 %, la craie 65 %, l'alcool 64 %, les phosphates 56 % du trafic général.

Il y a 7 Compagnies françaises de navigation à vapeur qui ont leur port d'attache à Dunkerque avec 28 navires jaugeant environ 25.000 tx ; plus 1 Compagnie avec 34 voiliers jaugeant 67.500 tx.

13 Compagnies françaises desservent Dunkerque avec 61 navires jaugeant 82.000 tx ; 17 Compagnies étrangères desservent Dunkerque, pour marchandises, avec 55 navires jaugeant environ 71.000 tx.

Au 31 Décembre 1902, 51 navires à vapeur sont attachés au port de Dunkerque, jaugeant 34.445 tx et 247 voiliers jaugeant 83.269 tx, au total 298 navires jaugeant 117.714 tx et montés par 3.715 hommes d'équipage.

Le mouvement du cabotage est de 1.334 navires jaugeant 524.779 tx, avec 18.413 hommes d'équipage.

Il est parti en 1902 pour la pêche d'Islande 75 navires jaugeant 6.889 tx, montés par 1.322 hommes, ils ont rapporté 2.700.269 kil. de morue et 180.502 kil. d'huile de foie.

Depuis 1898, il entre chaque année dans le port plus de 100 navires de 6 m. 50 à 7 m. de tirant d'eau, et plus de 40 d'au-dessus de 7 m.

Le mouvement de batellerie sur les 3 canaux qui font communiquer tout

le réseau de navigation du Nord avec les bassins du port est fort important ; ainsi, en 1902 : 19.400 bateaux, jaugeant 1.477.577 tx, y ont passé comme suit :

Canal de Bourbourg..	20 k. 929 m. de long,	11.502 bat.,	j. 1.190.037 tx.
— Bergues....	8 091 —	5.214 —	181.293
— Furnes.....	13 210 —	2.684 —	106.247

Si nous voulons savoir comment le port de Dunkerque profite des millions qui ont été consacrés depuis 20 ans à améliorer et compléter son outillage et ses bassins, faisons encore un peu de statistique et mettons à jour le tableau du mouvement du port inséré dans notre Bulletin d'Août 1896, p. 118.

Années.	Nombre de Navires.	Tonnage. — Tx de jauge.	Chargement. Tonnes de marchandises.	Perceptions. — Francs.
1870....	5.699	973.515	831.834	3.170.200
1880....	6.060	1.651.896	1.317.020	5.691.194
1896....	5.388	3.009.441	2.463.263	16.875.567
1897....	5.376	3.104.129	2.684.239	22.149.306
1898....	5.661	3.424.434	2.998.904	23.145.984
1899....	5.491	3.301.780	2.839.794	17.887.077
1900....	5.381	3.225.784	2.901.808	16.333.839
1901....	5.252	3.442.810	2.919.703	14.580.375
1902....	4.797	3.379.678	2.764.081	12.657.114

Comme on le remarque, les navires sont maintenant plus grands et moins nombreux, et depuis 10 ans, le mouvement du port reste à peu près stationnaire pour le tonnage de jauge qui égale presque celui des marchandises, car il n'y a pas, comme dans certains ports, des services de passagers qui augmentent tant la jauge seule par leurs fréquentes entrées et sorties sans charge ; ainsi à Dunkerque le tonnage des marchandises en proportion de la jauge, en moyenne, dépasse 88 %, il n'est que de 56 % au Havre, de 52 % à Marseille et de 30 % à Boulogne.

Le chiffre des perceptions diminue par des concessions sur les tarifs.

La gare du chemin de fer du Nord qui, en 1895, délivrait 449.663 billets, en a délivré 544.751 en 1902 ; et la petite vitesse a vu son mouvement passer de 1.273.100 tx à 1.520.130 tx.

L'octroi effectue depuis 20 ans une recette annuelle qui oscille entre 8 et 900.000 francs.

Aux bureaux de la ville et de la gare, le télégraphe a expédié en 1902 environ 65.000 dépêches pour la France et 15.000 pour l'étranger produisant une recette totale de 81.369 fr. qui reste à peu près stationnaire depuis 20 ans, tandis que le téléphone installé en 1885 a passé de 13.243 fr. de

recettes la première année, par un accroissement régulier, à un chiffre de 76.843 fr. atteint en 1902.

On pourrait étendre longuement cette aride statistique, démontrant sans conteste l'activité incessante des laborieux commerçants de Dunkerque, mais je vais terminer par des tableaux tout suggestifs, qui indiquent d'un coup d'œil le rang du port de Dunkerque parmi ceux de France en 1900 et 1901.

	Mouvement du Commerce extérieur.			Mouvement du Cabotage.	
	En 1900 — Tonnes de marchandises.	En 1901 — Tonnes de marchandises.		En 1900 — Tonnes de marchandises.	En 1901 — Tonnes de marchandises.
Marseille...	5.219.924	5.359.080	—	1.001.451	991.874
Le Havre...	2.763.465	2.668.939	—	696.038	636.906
Dunkerque.	2.349.431	2.328.616	—	552.377	591.087
Bordeaux..	2.411.077	2.302.665	—	442.492	535.777
Rouen.....	2.342.644	2.140.726	—	341.532	322.246
St-Nazaire..	1.485.669	1.351.941	—	270.554	267.411

Mouvement général du Commerce des Ports.

		En 1900 — Tonnes de marchandises.	En 1901 — Tonnes de marchandises.
1.	Marseille	6.221.375	6.350.954
2.	Le Havre	3.459.503	3.305.845
3.	Dunkerque	2.901.808	2.919.703
4.	Bordeaux...........	2.853.569	2.838.432
5.	Rouen...............	2.684.176	2.462.972
6.	St-Nazaire..........	1.755.223	1.619.352
7.	Nantes..............	1.062.570	1.083.193

Sur 7 ports de France dont le trafic dépasse un million de tonnes, Dunkerque tient le troisième rang ; Bordeaux le lui dispute pour le trafic général et le lui prend quelquefois pour le commerce extérieur, comme en 1900 ; il tient également en 1901 le troisième rang pour le commerce et l'emporte largement pour le cabotage. Mais ce n'est là qu'une question de clocher, le point capital, dont l'intérêt est augmenté d'un sentiment de patriotisme, est de combattre avec succès les ports étrangers.

Toute la région industrielle, dont Lille est le centre, est intéressée à l'agrandissement du port de Dunkerque et au perfectionnement de son outillage. Le

transit avantageux des matières premières et celui des produits fabriqués ne peut qu'aider à la prospérité des usines et par conséquent au bien-être de la population ouvrière. L'agriculture elle-même, jadis si heureuse dans ce pays, aujourd'hui forcée de lutter et de se défendre, a besoin, elle aussi, d'un port dont l'agencement laisse le moins possible à désirer pour tirer profit des produits d'un sol cependant bien fertile, mais qus les facilités de communication mettent en concurrence avec ceux de pays où la main-d'œuvre, les engrais et les charges coûtent moins cher. Aussi le vote des grands travaux du port et celui de la construction du canal du Nord ont été accueillis avec joie d'une manière presque générale.

A l'époque de Louis XIV, une médaille commémorative qualifie Dunkerque *Freti Gallici decus et securitas* ; aujourd'hui ce port n'est plus la sécurité du détroit, mais il contribue toujours à l'honneur et de plus à la prospérité de toute la France.

Dans le milieu intéressant que nous parcourons sur notre petit vapeur, avec un cicerone compétent comme M. Collet fils, puisqu'il est chargé à la Chambre de Commerce de la direction de l'outillage, nous laissons presque passer l'heure du dîner et c'est en grande hâte que nous nous dirigeons vers notre restaurant situé sur la plage de Malo-les-Bains, non sans avoir chaleureusement remercié M. Collet de son extrême complaisance et plus tard la Chambre de Commerce de sa bienveillante considération pour notre groupe : je tiens à témoigner de nouveau ici toute notre reconnaissance.

Aussitôt notre dîner terminé, un peu tardivement peut-être, nous nous empressons de reprendre le chemin de la place Jean-Bart, afin de gagner, place Vauban, les fenêtres que nous a procurées notre si sympathique collègue de Dunkerque, M. Coquelle-Crepy, avec l'obligeance si courtoise qui le caractérise. Mais des circonstances, qu'il est inutile de rappeler ici, ont fait hâter la marche du cortège après la bénédiction de la mer, donnée quai du Leughenaer, par les évêques qui sont venu assister à la grande fête commémorative. Dans la crainte d'arriver trop tard à notre poste, d'après les renseignements que nous nous procurons en route, nous attendons dans la rue du Sud, à un dégagement peu encombré, la tête du cortège qui apparaît déjà dans le lointain. Nous savons son importance, je ne reparlerai pas de la découverte de la N.-D. de la Fontaine devenue N.-D. des Dunes (Bull. Août 1896, p. 109), de l'histoire de la chapelle, ni de la vénération des Dunkerquois pour leur Vierge miraculeuse ; mais ce que je veux d'abord signaler, c'est l'enthousiasme des habitants de tout le pays flamingant se propageant dans toutes les cités du Nord pour ce cinq centième anniversaire dont on a commencé à préparer la célébration il y a plusieurs années. Le cortège historique seul comprend plus de 1.200 personnages, retraçant, en 80 groupes au moins, l'histoire de la Flandre maritime, et spécialement de Dunkerque et de sa N.-D. des Dunes.

La reconstitution des costumes des diverses époques est de la plus grande exactitude, car le comité a consulté tous les documents qui ont servi pour le grand cortège de Lille en 1892 et pour ceux de Bruges, d'Anvers, de Gand, dont nous avons conservé un inoubliable souvenir. Tout le monde a souscrit avec entrain pour couvrir les frais que l'on estime devoir dépasser un million ; la publicité n'a pas été épargnée dans toutes les villes du Nord et de la Belgique : à Paris même j'ai vu en Avril les grandes affiches illustrées annonçant la fête. De Londres et de Douvres sont arrivés aussi des contingents d'insulaires et de tous les diocèses de France sont venus des délégués et 10 ou 12 évêques pour figurer au cortège.

La couronne dont on vient d'orner la madone a été faite à Paris avec l'or et les pierreries de 366 bijoux que les Dunkerquoises ont offerts tout spontanément, suivant l'inspiration de leur dévotion. La statue vénérée est portée par les Dames de la Halle, les « *basinnen* » vêtues de leur coquet costume de confrérie et parées des bijoux que leur offrirent les Souverains russes en 1901. Si les costumes et les armements, établis d'après les documents de Viollet-le-Duc, de Mgr Dehaisnes, du Musée d'artillerie de Paris, etc., sont d'une vérité saisissante, l'exécution, dans les groupes, d'airs anciens, sur des instruments de l'époque, est un attrait rare pour beaucoup de visiteurs ; rien de plus curieux et de plus impressionnant, en effet, que la grande marche grégorienne et les airs anciens reconstitués par le *cappelmeister* de la cathédrale de Bruges, exprès pour la cérémonie de ce jour.

Il m'est impossible de donner dans le cadre restreint de ce rapport une description du cortège que nous allons voir défiler ; je ne puis que citer au passage les groupes qui doivent plus spécialement fixer l'attention.

Tout d'abord passe l'*Ommegang* formé par les paroisses de la région avec leurs châsses et leurs bannières : un ommegang (aller autour) était il y a des siècles, en Flandre, une promenade à travers quelques paroisses, d'un groupe religieux portant les reliques d'un saint spécialement vénéré, pour les exposer sur toute la route à la piété des fidèles et mettre les localités sous sa sainte protection. Nous remarquons parmi les reliquaires, ceux de St-Piat de Seclin, de St-Martin de Jeumont, de St-Gowaert d'Arnèke, etc. ; et parmi les bannières : celles de N.-D. de la Treille et de N.-D. de Consolation de Lille, de N.-D. de Grâces de Loos, de N.-D. de Bourbourg, de N.-D. des Mouches d'Avesnes, de N.-D. du Saint-Cordon de Valenciennes, de N.-D. de la Crypte de Cassel, etc. ; en tout 60 groupes bien intéressants.

Maintenant, le cortège historique débute par des sonneurs de lituus, suivis d'une décurie de la légion romaine établie à Cassel pour affirmer, dès les premiers siècles de notre ère, la domination nouvelle sur le pays des Morins et des Ménapiens : le *Vexillarius* (porte-étendard) porte le *labarum*, bannière à la croix rayonnante de l'Empereur Constantin. Puis, s'avance imposant dans sa simplicité, saint Martin, l'illustre évêque de Tours, qui revenait de

Trèves et évangélisait à 70 ans, en 385, les peuplades du Nord de la Gaule. Il est vêtu du *birre* (tunique) recouvert de l'*amphiballe* (manteau) de grosse laine ; par dessus, se croise un *pallium* de lin blanc semé de croix rouges ; il porte la crosse à *tau* des apôtres de l'époque. Derrière lui, un prêtre, couvert d'une *pénule* (manteau) de laine blanche avec *laticlave* (bande de pourpre, marque de dignité), a en mains la *patère* (coupe) qui lui fut offerte à Trèves ; à côté, un moine de Marmoutier porte une feuille de papyrus où est écrite une prière. Ensuite vient un groupe d'enfants de pêcheurs et de sauniers du pays, vêtus du *loena* et du *bardocucullе* (tunique à capuchon) portant des falots et des cornets à bouquins ; ils rappellent la légende toujours en vogue de la recherche de l'âne de saint Martin égaré dans les dunes. Les petits Dunkerquois fêtent encore cet épisode le 11 Novembre de chaque année en parcourant la ville, le soir, avec des lanternes allumées et des trompes, en appelant l'âne de saint Martin.

Voilà la composition du premier groupe, sur la description duquel je me suis étendu pour montrer la curiosité et l'intérêt qu'excite l'exactitude des costumes.

Alors arrive saint Éloi (588 à 659), l'évêque de Noyon, si connu comme trésorier ou conseiller du roi Dagobert ; il vint en 646 évangéliser les Francs du Nord et fonda ici la chapelle St-Pierre autour de laquelle se forma le village de St-Gilles ou Gillisdorp, origine de Dunkerque, qui fut entouré en 960 d'une première enceinte defensive par Baudouin III, comte de Flandre. Après un groupe de guerriers francs et de pêcheurs, s'avancent le comte Baudouin, son fils Arnould et un groupe de Kerles. Puis vient un groupe formé par les châtelaines d'Ypres, d'Avesnes, de Lillers, de Béthune, etc., priant pour les chevaliers flamands embarqués à Dunkerque (1189) pour la troisième Croisade. Nous voyons ensuite le doge Dandolo rapportant de Constantinople à Venise, en 1204, lors de la quatrième Croisade, les cheveux de la Sainte Vierge, dont un a été donné au sanctuaire de N.-D. des Dunes. Après lui passent le comte Baudouin IX et les chevaliers flamands d'Hondschoote, de Bailleul, de Bourbourg, de St-Omer, etc., ayant pris part à la conquête de Constantinople. Voici Godefroy de Condé, évêque de Cambrai et seigneur de Dunkerque qui fonda le *Stadhuys* ou maison de ville en 1233 et les premières jetées du port en 1236. Comme on le voit, c'est l'histoire de Dunkerque qui revit devant nos yeux intéressés.

Mais bientôt arrivent les groupes concernant la découverte de la Madone en 1403 et le culte qui lui est rendu. D'abord le comte de Flandre Philippe-le-Hardi et ses conseillers ; ensuite les terrassiers qui découvrirent la fontaine et la statuette, le curé de Dunkerque, la statue de N.-D. des Dunes entourée de marins, le bailli, le bourgmestre, les échevins, puis les corps de métiers, les archers, les arbalétriers et la gilde de Rhétorique (1426). Le carillonneur de Dunkerque passe en sonnant l'Angelus (1476) que récitent des Dames en

hennin. Alors s'avance Charles-Quint, en riche costume, fièrement campé sur son destrier : il visite Dunkerque (1549) et salue N.-D. de la Fontaine : il est accompagné de son fils qui sera Philippe II, de seigneurs de sa cour et d'un groupe pittoresque de 17 jeunes filles portant les costumes des 17 provinces des Pays-Bas.

Voici ensuite la confrérie de N.-D. du Rosaire instituée en 1584 ; la congrégation de la Sainte-Vierge établie chez les Pères Jésuites en 1621 ; l'Infante Isabelle et ses Dames d'honneur à cheval en 1625 ; puis Louis XIV qu'accompagnent, dans l'une de ses visites à Dunkerque, la reine Marie-Thérèse d'Autriche avec les princes et toute la Cour (1671) ; c'est un groupe des plus brillants. Plus loin c'est Jean-Bart (1650 à 1702) offrant à N.-D. les pavillons pris à l'ennemi : il est entouré des officiers de son escadre. Voilà maintenant Pierre Faulconnier et les échevins rappelant la consécration de Dunkerque à la Vierge en 1712 ; ensuite le czar Pierre-le-Grand visitant avec ses grands officiers l'église St-Éloi en 1717 ; plus loin, les Récollets desservant la chapelle de la Fontaine (1721), etc., etc. Enfin nous voici à la levée du siège de Dunkerque en 1793, avec Henri Desmit et ses camarades qui élèvent en 1812 un petit autel sur l'emplacement de la chapelle détruite de N.-D. des Dunes ; ils escortent le fac-simile de la nouvelle chapelle (1816). Nous voyons pour terminer la croix du pèlerinage portée par 14 évêques au Saint-Sépulcre de Jérusalem et donnée en 1893 à N.-D. des Dunes.

Nous en sommes alors au 106[e] groupe formant avec les 25 suivants le cortège d'honneur. D'abord, le Recteur, les professeurs et les étudiants des Facultés catholiques de Lille ; ensuite les bannières des Vierges couronnées qui sont : N.-D. de la Treille à Lille en 1874 ; N.-D. des Miracles à St-Omer en 1875 ; N.-D. de Boulogne-sur-Mer en 1885 ; N.-D. de Grâces de Cambrai en 1894 ; N.-D. du St-Cordon de Valenciennes en 1897 ; N.-D. de Brebières d'Albert en 1901 et ici N.-D. des Dunes en 1903, que des pages entourent portant les brefs du sanctuaire et le decret du couronnement. Enfin passe la statuette vénérée de N.-D. des Dunes, portée sous un édicule gothique par les Bazinnen, dans leur costume coquet et pittoresque. La fierte de N.-D. est portée par les prêtres de Dunkerque ; elle est suivie par le clergé et les prélats ayant pour escorte d'honneur les mineurs d'Aniche et d'Auberchicourt. Des cavaliers ferment la marche.

Il est bien entendu que de nombreux groupes de musiciens et de chanteurs, que je n'avais pas à citer, donnaient à ce cortège si remarquable par la composition méthodique et par la richesse et l'exactitude des costumes, une animation et une apparence de réalité transplantée du passé qui émouvaient et portaient à l'admiration la plus complète pour l'effort accompli et le succès obtenu. Que mon témoignage tout sincère s'ajoute à l'opinion des 100.000 visiteurs du 1[er] Juin et tous nous dirons une fois de plus : Honneur aux Dunkerquois, à leur intelligence, à leur activité et à leur énergique persévé-

rance pour tout ce qui touche à la splendeur et à la prospérité de leur glorieuse cité !

Pour la préparation de cette grande fête, on s'est tellement attaché à la vérité qu'on a jugé à propos en Mars dernier, de rechercher les traces de la fontaine sur laquelle on avait construit la petite chapelle il y a 500 ans ; fontaine d'autant plus précieuse au bord de la mer, au milieu de lagunes ou de marécages aux eaux saumâtres, que dans ce pays, les toits généralement en chaume ne permettaient pas d'en recueillir l'eau des pluies. En effet, on voit en 1562, le Magistrat accorder des primes pour encourager l'emploi des tuiles ; on sait aussi qu'au XVIIe siècle les brasseurs cherchaient de l'eau à une mare de Rosendael qui finit par se dessécher et on dut faire une prise d'eau dans le canal de Bourbourg ; on remarque encore à l'entrée de la rue Neuve à gauche, les indices du château-d'eau construit à cet effet. Il fut remplacé en 1876 par une machine à vapeur établie rue des Passerelles et ce n'est qu'en 1891 qu'on a fait venir de l'eau de source du Pas-de-Calais (Bull. Août 1896, p. 121). Comme on le voit, il faut se reporter aux époques elles-mêmes pour comprendre des enthousiasmes qui paraissent inexplicables. La pompe adossée à la petite chapelle fonctionna jusqu'à l'explosion de la cartoucherie qui y fut établie, mais quand, en 1806, on recreusa la cunette voisine le puits fut desséché. En soulevant la dalle de marbre blanc qui est devant le banc de communion, on a retrouvé dans la chapelle l'ancien puits comblé et les fondations de l'ancienne chapelle ; les faits confirmaient la tradition. La chapelle actuelle, encore bien modeste puis qu'elle peut à peine contenir 150 à 200 personnes, est d'une très grande simplicité à l'extérieur. un fac-simile de la Madone décore seul le fronton ; mais à l'intérieur elle est encombrée de richesses. Six beaux vitraux représentent des scènes de la vie de la Vierge ; des tableaux ex-voto représentent des situations terribles de navires en détresse échappés au naufrage ; les lambris sont chargés de centaines de plaques de marbre rappelant des guérisons ou des sauvetages ; des croix, des cœurs, des décorations et d'autres ex-voto en or ou en argent brillent autour de l'autel et dans le chœur, tandis qu'aux voûtes sont suspendus des navires et des lampadaires, témoignages de reconnaissance de ceux dont les prières ont été exaucées par la Vierge miraculeuse. Cette statuette qui n'a que 0 m. 20 de hauteur est exposée au-dessus de la porte de la sacristie. La Vierge de l'autel est une reproduction habillée d'une robe rouge, d'un voile blanc et d'un manteau semé d'étoiles d'or auxquelles on ajoute les plus précieux ornements aux jours de fête comme la Nativité, l'Assomption, etc., et au jour du départ de la flotte d'Islande. C'est alors que le culte voué à N.-D. des Dunes se montre avec toute la conviction d'une foi vive et sincère. Pendant le XIXe siècle, plus de 3 millions de cierges ont été brûlés devant la statue miraculeuse ; il a été offert plus de 2.000 ex-voto ; depuis 20 ans, 1.744 pèlerinages ont visité la chapelle ; 250.000 souvenirs ont été emportés et 8.000 personnes se sont inscrites dans la confrérie.

En 1846, le Nonce de Belgique y pria longtemps, au retour d'un voyage en Angleterre, c'était Joachim Pecci, qui le 20 Février 1878, s'appela Léon XIII.

Si la place ne m'était pas mesurée, je pourrais ajouter bien des choses intéressantes pour une partie des membres de notre Société qui aiment à savoir ; peut-être aurai-je l'occasion d'en parler une autre fois.

Maintenant, quoique Dunkerque soit en fête, brillamment paré de ses oriflammes, de ses draperies, de ses guirlandes et de ses élégants *roosenhoedts* (chapeaux de roses) si bien ornés d'étincelantes pendeloques aux gais cliquetis, les organisateurs de l'excursion, que ne quitte pas le souci d'une retraite en bon ordre malgré les nombreux milliers de pèlerins et de touristes qui vont bientôt prendre d'assaut la gare du chemin de fer, prient leurs collègues de suivre rapidement le chemin du retour. Cependant, arrêtés au passage par M. Jannin, Consul du Chili, beau-frère de mon collègue d'organisation et non moins aimable que lui, nous prenons hâtivement chez lui un agréable rafraîchissement : nous lui offrons en remercîment nos meilleurs vœux et nous saluons en lui les laborieux et énergiques patriotes que sont les Dunkerquois.

Ensuite, grâce à la bienveillance du chef de gare, nous obtenons de pouvoir entrer directement dans un wagon du premier train et nous quittons la ville sans incident, satisfaits en tous points de notre journée.

Arrivés à Lille à 7 h. 30, nous échangeons tous sur les quais de la gare d'amicales poignées de mains en nous disant, au revoir !

Décembre 1903.

E. CANTINEAU,
Archiviste de la Société.

LETTRE DE M. EUGÈNE GALLOIS.

Membre fondateur de la Société.

Nous nous empressons d'insérer les nouvelles suivantes reçues de notre collègue M. Eugène Gallois, voyageur infatigable qui ne cesse de parcourir le monde.

Woodlands Hotel, Darjeeling, 10 Février 1904.

A la suite de la trop laconique carte postale que je vous ai adressée dans le cours de l'excursion que je viens d'accomplir pour la seconde fois à travers

les Indes, permettez-moi de vous donner quelques détails sur mon voyage, auquel, je le sais, vous voulez bien ainsi que la Société vous intéresser.

Cette rapide pérégrination m'a bien confirmé dans l'impression que les Indes m'avaient laissée à la suite de ma précédente visite, et, je tiens à le répéter, c'est bien là le plus beau et le plus intéressant voyage que l'on puisse faire, sans conteste.

Tout d'abord le pays intéresse à tous les égards ; n'est-il pas le foyer de civilisations disparues, le berceau même du monde, suivant plus d'un savant. Et les témoins d'âges passés sont là pour attester des splendeurs d'autrefois...

Je n'ai pas l'intention, certes, de vous faire une narration détaillée ni une description monographique (comme je l'ai faite dans un volume si peu connu « A travers les Indes », dans lequel je n'ai pas trouvé trop d'erreurs, en revenant ici), mais de vous rappeler qu'il est non seulement intéressant, instructif, mais reposant, ce voyage si facile aujourd'hui.

En effet nous avons joui, pendant ces quelques semaines, d'une délicieuse température, et surtout d'un ciel superbe, presque fatigant par l'uniformité de son azur impeccable.

A Bombay, en débarquant, nous avons trouvé un peu de chaleur, mais très supportable, puis dans l'intérieur le thermomètre s'est abaissé surtout en montant dans le Nord où nous avons eu des nuits et des matinées fraîches et presque froides parfois.... Dans l'Himalaya, à Darjeeling, il a légèrement gelé la nuit, mais les journées étaient délicieuses, et maintenant nous descendons (car je vous écris du golfe du Bengale) de Calcutta vers Pondichéry et Colombo, où nous allons trouver cette châleur humide si désagréable, et qu'il nous faudra subir encore pendant quelques semaines. Nous comptons, en effet, nous arrêter un peu à Singapoure, puis à Hong-Kong, avant de gagner Changhaï, d'où nous verrons de quel côté diriger nos pas, car la guerre qui vient d'éclater va déjouer nos projets.... comme bien vous pensez. Notre intention serait, si nous ne trouvons pas de difficultés, de passer par Pékin et la Mandchourie pour rejoindre le Transsibérien.... renonçant, et pour cause, au Japon — ; ou bien il faudrait nous résigner à gagner l'Amérique par le Pacifique. — Nous ne pourrons prendre de décision, qu'à Changhaï.

Pour revenir à cette première partie de notre voyage qui va se terminer par la visite de la belle île de Ceylan si justement célèbre, j'ajouterai que c'est avec un réel et presque nouvel intérêt que j'ai revu tous ces beaux édifices de l'Inde à quelque époque qu'ils appartinssent ; monuments antérieurs à notre ère ou presque contemporains. Ces temples ou monastères souterrains d'Ellora, d'Elephanta, de Karli et d'ailleurs, sont toujours merveilleux, et certains, comme le fameux Kaïlas, ce rocher monolythe, sculpté, taillé, creusé, avec ses dimensions de 50 mètres sur 30 mètres, sont absolument hors de pair, et les monuments d'Égypte eux-mêmes ne sauraient leur être comparés.

Puis ce sont tous ces temples, qu'ils soient en pierre, en grès, ou même en marbre, émanés des religions brahmanique ou boudhique, véritables œuvres d'art, bijoux ciselés, fouillés dans les détails, et qu'on voudrait voir placer sous globe pour les abriter contre les intempéries des saisons, et, hélas, les déprédations des hommes. Quel dommage, en effet, qu'il ait passé tant d'invasions dans ces régions, sans quoi on aurait de véritables livres ouverts racontant toute l'histoire de ces peuples.... Et ces mutilations s'opéreraient encore si l'on n'avait pris des mesures contre les gens qui se prétendent à la tête de la civilisation moderne, et jusque contre les touristes !....

Et que dire encore des imposants monuments que nous ont laissés ces grands potentats de l'époque mogole : il suffit de rappeler les principaux d'entre eux.... Dans l'architecture militaire, ce sont les forts en grès rouge, flamboyantes citadelles, d'Allahabad, de Delhi et d'Agra, pour ne citer que les principaux et les plus réputés : dans l'architecture religieuse, les mosquées en imposent par leur beau plan régulier et leurs dimensions exceptionnelles, comme celle de Delhi, la plus vaste de toutes, d'Agra, d'Allahabad, de Lahore, de Fatteypur-Sikri, une ville de plaisance, une sorte de Versailles créée de toutes pièces par un contemporain du grand Roi, un véritable Louis XIV asiatique, le puissant Akbar ; ou ces mosquées se distinguent par la recherche de leurs matériaux et le fini de leur décoration, telles celles des palais d'Agra et de Delhi, de ces palais merveilleux, dont il subsiste encore des vestiges plus ou moins importants, et dont les salles d'audience charment par leurs belles proportions et la richesse de leur ornementation, et comment ne pas citer les « Diwan ï iam » et les « Diwan ï khas » d'Agra et de Delhi, dans les murs desquels étaient serties des pierres précieuses pour rehausser les mosaïques en marbres de couleurs. On ne peut pas plus passer sous silence les parties réservées aux femmes (zenana ou harem), parties des palais soignées particulièrement par les décorations.

Enfin il est encore des édifices tout à fait remarquables dans l'architecture que l'on pourrait appeler funéraire, et c'est là que semblent s'être surpassés les constructeurs. Qui ne connaît, de nom du moins, le fameux Taj-Mahal, ce tombeau monumental de marbre blanc tout sculpté et ciselé, coiffé d'une coupole superbe de 60 mètres de hauteur et posé sur un socle gigantesque de grès rouge, élevé par la piété conjugale pour perpétuer le souvenir d'une épouse bien aimée. C'est là l'œuvre, paraîtrait-il, d'un Français, d'un Bordelais même, d'après certains auteurs, inspiré par le monarque éploré Shah Jehan, petit-fils d'Akbar, auquel on doit également cette jolie construction funéraire, élevée à ses beaux-parents et dite d'Itmad-ud-Daulah. On pourrait en ajouter d'autres fort intéressants, à prendre dans les tombeaux de la vaste nécropole qui s'étend sur des lieues carrées dans les plaines au Sud de Delhi...., mais on n'en finirait pas..... Et que dire encore de cette fantastique vision de Bénarès avec ses palais et ses temples amoncelés au-dessus

d'interminables escaliers qu'encombre tout un peuple empressé à aller se purifier dans les eaux sacrées du Gange....

Je pourrais ajouter que l'observation des types de toutes ces races si diverses qui constituent les 300 millions d'Hindous n'est pas un des moindres attraits d'un voyage aux Indes, où l'on vit également en contact avec les animaux que protègent les idées religieuses. Nous avons joui aussi (de Darjeeling) de l'imposant panorama de la grande chaîne himalayenne...., le plus grandiose décor qui se puisse voir.

Huitième Congrès International de Géographie

WASHINGTON, 1904

Hubbard « Memorial » Hall, Janvier 1904.

Le Comité exécutif du septième Congrès de Géographie qui a tenu ses séances à Berlin en 1898 ayant résolu, par un vote, de convoquer la prochaine session à Washington, la National Geographic Society, sur qui retombe la responsabilité d'organiser les sessions qui auront lieu aux États-Unis, offrira la bienvenue en la capitale des États-Unis au huitième Congrès et à ses adhérents au mois de Septembre prochain.

Les géographes et les amis de la Géographie du monde entier, et en particulier les Membres de Sociétés de Géographie et autres institutions scientifiques du même ordre, sont cordialement invités à se réunir à Washington, D. C., le 8 Septembre 1904, à l'occasion de la réunion internationale de Géographes qui aura lieu pour la première fois dans le Nouveau Monde.

Sur l'invitation de la *National Geographic Society,* les Sociétés dont les noms suivent se sont jointes à elles pour donner la bienvenue au Congrès, et ont promis leur concours pour en assurer le succès, surtout à l'égard des sessions qui auront lieu dans les villes où elles ont leur siège :

The American Geographical Society.
The Geographic Society of Baltimore.
The Geographic Society of Chicago.
The Geographical Society of California.
The Mazamas.
The Peary Arctic Club.

The Geographical Society of Philadelphia.
The Appalachian Mountain Club.
The Geographical Society of the Pacific.
The Sierra Club.
The American Alpine Club.
The Harvard Travellers Club.

Le Congrès s'assemblera à Washington le Jeudi 8 Septembre dans le nouveau local de la *National Geographic Society* et tiendra séance le 9 et le 10, cette dernière sous les auspices de la *Geographic Society* de Baltimore. Le départ de Washington se fera le 12 ; ce jour-là, les membres, associés et invités, du Congrès seront reçus par la *Geographical Society* de Philadelphie, et les 13, 14 et 15 du même mois par l'*American Geographical Society* de New-York où seront tenues des sessions scientifiques : le 16, il leur sera donné l'occasion de voir les Chutes du Niagara (par le train spécial pour l'Ouest) ; le 17, ils seront reçus par la *Geographic Society* de Chicago ; les lundi et mardi, 19 et 20 Septembre, ils seront invités à prendre part au Congrès International des Arts et des Sciences sous les auspices de l'Exposition Universelle de St-Louis où des dispositions seront prises pour leur permettre de voir une intéressante exposition de géographie. Si un nombre suffisant de membres et d'associés le désire, on organisera une excursion pour le *Far-West* qui ira de St-Louis à Mexico, de là retournera à Santa-Fé, passera par les grandes gorges du Colorado et se terminera à San-Francisco et la Porte d'Or, où une généreuse hospitalité sera donnée par les Sociétés Géographiques de l'Ouest ; le retour aux ports de l'Est se fera par la ligne que les membres préféreront en passant par les Montagnes Rocheuses et les plaines de l'intérieur.

Si le nombre des membres et l'état des finances le permettent, le trajet de Washington à St-Louis, avec arrêts à Baltimore, Philadelphie, New-York, aux chutes du Niagara et à Chicago sera aux frais du Congrès. Quant à l'excursion pour le *Far-West*, on obtiendra des prix réduits qui mettront le coût total du voyage y compris les couchettes et les repas bien au-dessous du tarif ordinaire. Il sera peut-être nécessaire de limiter le nombre des voyageurs pour l'excursion du *Far-West*.

On compte également obtenir pour les membres étrangers qui voudront bien donner avis en temps utile de leurs intentions à cet égard, le passage à prix réduit d'un ou plusieurs ports de l'Europe à New-York. Les renseignements définitifs à cet égard seront fournis dans le programme préliminaire en Juin 1904.

Les membres pourront, de droit, prendre part à toutes les sessions et excursions, et assister à toutes les réceptions données en l'honneur du Congrès ; ils recevront, de même, les publications du Congrès, y compris le bulletin quo-

tidien et le compte-rendu final, qu'ils aient, ou non, assisté aux séances. La qualité de membre sera acquise moyennant le versement de $5 (25 francs, une livre sterling ou 20 marks) au Comité d'Organisation. Les dames et les mineurs accompagnant des membres pourront être enregistrés en qualité d'« Associés » moyennant le paiement de $2.50 (12 francs 50, 10 shilings ou 10 marks) ; tous les avantages accordés aux membres leur seront concédés, sauf le droit de voter et de recevoir les publications.

Les géographes et ceux de leurs amis qui désirent assister au Congrès ou en recevoir les publications sont priés de vouloir bien en donner avis au plus tôt afin d'éviter tout retard dans l'envoi des avis à venir et de permettre de compléter les arrangements à faire pour leur passage. Les cartes de membre et d'associé seront envoyées par la poste aux adhérents sitôt leur cotisation reçue. Les porteurs de cartes auront seuls droit aux avantages du Congrès, y compris les excursions, réceptions et réunions.

Nous espérons vivement que le Congrès de 1904 sera une Assemblée de Sociétés de Géographie et autres institutions du même genre non moins que de géographes : et, dans ce but, invitons tout particulièrement ces Sociétés à se faire représenter au Congrès par des délégués. Les publications du Congrès seront envoyées sans frais à toutes les institutions qui auront été enregistrées. Il n'y aura pas de droits à payer pour l'enregistrement, mais les délégués auront à verser leur cotisation de membre ; dans le but d'assurer entière confiance en la liste des institutions affiliées qui sera publiée dans un avis ultérieur, le Comité d'Organisation se réserve de différer l'inscription de toute Société jusqu'à ce que la Présidence ait prononcé. On tient essentiellement à ce que les Sociétés Géographiques du Nouveau Monde puissent profiter de l'occasion que leur donnera le Congrès d'entrer en relations plus suivies avec celles de l'Ancien, et, pour y aider, l'espagnol sera admis comme une des langues du Congrès, au même titre que le français, l'anglais, l'allemand et l'italien, selon l'usage des Congrès précédents ; les communications faites au Congrès pourront être écrites en une quelconque de ces langues ou plusieurs d'entre elles.

Ceux des membres et des délégués qui désireraient présenter quelque communication au Congrès ou proposer quelque sujet à discuter sont priés de vouloir bien en donner avis au plus tôt afin que les titres ou les sujets puissent être insérés dans le programme préliminaire qui paraîtra en Juin 1904. A moins que le temps requis pour la présentation des mémoires ne soit indiqué, on accordera douze minutes pour chacun. Il est à prévoir que vingt minutes au plus seront allouées à chaque communication, à moins que la Présidence ne décide de prolonger ce maximum pour cause de grand intérêt ou d'importance du sujet. Les noms des membres de la Présidence, du Bureau et du Congrès (y compris les délégués) seront donnés dans le programme préliminaire de Juin 1904.

Tous les mémoires ou extraits destinés à être présentés au Congrès, ainsi que les propositions et demandes ayant trait au Congrès, seront soumis au comité chargé d'élaborer le programme qui décidera s'il convient de les insérer dans les circulaires ; toutefois, les décisions de ce comité seront subordonnées à la révision de la Présidence, après que le Congrès se sera réuni.

Toute proposition portant sur l'organisation du Congrès ou sur le programme de la Session de Washington devra être faite par écrit le 1er Mai 1904 au plus tard. Toutes les communications ayant trait au Congrès et que l'on voudra faire imprimer devront être reçues avant le 1er Juin, et tous les extraits (ne comptant pas plus de trois cents mots) destinés à paraître dans le programme général qui sera publié au début de la session, devront être soumis le 1er Août 1904 au plus tard. Des programmes quotidiens seront publiés pendant toute la durée des sessions.

Toute la correspondance se rapportant au Congrès et toutes les remises de fonds devront être adressées à ;

THE EIGHTH INTERNATIONAL GEOGRAPHIC CONGRESS,
Hubbard Memorial Hall,
Washington, D. C.,
U. S. A.

Les chèques ou mandats-poste devront être formulés à l'ordre de « John Joy Edson, Treasurer ».

N. B. — S'adresser au Secrétariat pour les inscriptions en qualité de Membre de la Société et pour toute demande de renseignements.

CONGRÈS COLONIAUX FRANÇAIS

CONGRÈS DE 1904. — XIIIe SECTION

Le Congrès colonial français aura lieu en 1904 à Paris, 18, rue Le Peletier, du 29 Mai au 6 Juin, sous la présidence du colonel Tournier.

M. Jean du Taillis, Secrétaire du Congrès, nous invite à engager les Membres de la Société de Géographie de Lille, qui voudraient prendre part à ce Congrès, à envoyer au plus tôt leur adhésion et à indiquer les sujets qu'ils pourraient avoir le désir de traiter.

Les Membres de la Société trouveront au Secrétariat, 116, rue de l'Hôpital-Militaire, tous renseignements utiles relativement à ce Congrès.

XIVe CONGRÈS INTERNATIONAL DES ORIENTALISTES

Conformément à la décision prise en 1902 à Hambourg, où s'est tenu le dernier Congrès orientaliste, le prochain Congrès aura lieu en 1905 à Alger, pendant les congés de Pâques, sous le haut patronage de M. le Gouverneur-Général de l'Algérie.

Le Congrès d'Alger sera présidé par M. René Basset, correspondant de l'Institut. Directeur de l'École supérieure des lettres d'Alger. M. Edmond Doutté. chargé de cours à l'École supérieure des lettres d'Alger, est désigné comme Secrétaire-Général.

Le Congrès comprendra les sections suivantes :

1° Inde. — Langues aryennes et langues de l'Inde ;
2° Langues sémitiques ;
3° Langues musulmanes (Arabe, Turc, Persan) ;
4° Égypte. — Langues africaines. — Madagascar ;
5° Extrême-Orient ;
6° Grèce et Orient ;
7° Archéologie africaine et art musulman.

Les titres de communications scientifiques destinées à être lues devront être envoyés au Président ou au Secrétaire-Général.

Le montant de la cotisation est fixé à vingt francs ; les femmes ou parentes des Congressistes accompagnant ceux-ci auront droit à une carte de Dame de dix francs. Cette carte donnera droit à toutes les réductions et prix de faveur qui seront éventuellement consentis aux Membres du Congrès par les Compagnies de transports et autres, mais elle ne donnera pas droit aux publications du Congrès.

Les correspondances et les demandes de renseignements touchant le Congrès devront être adressées au Secrétaire-Général.

Les adhésions peuvent dès maintenant être adressées au Trésorier : M. David. Chef du Secrétariat particulier de M. le Gouverneur-Général de l'Algérie. au Palais d'hiver ; elles doivent être accompagnées du montant de la cotisation, faute de quoi elles seront considérées comme non avenues. Pour la facilité des futurs Congressistes, elles pourront également être adressées à Paris à M. Leroux, Libraire, 28, rue Bonaparte.

BIBLIOGRAPHIE

COMMENT LA ROUTE CRÉE LE TYPE SOCIAL. Les routes du monde moderne, essai de géographie sociale, par Edmond Demolins. Paris, Firmin-Didot, 1903.

« A mesure que le lecteur avancera dans cette étude, — affirme l'auteur, — il verra se poser et se résoudre, comme d'eux-mêmes, par le simple mécanisme de l'analyse méthodique, tous les gros problèmes qui agitent les sociétés humaines ; il verra se dégager les lois sociales avec l'évidence que donnent l'observation et le rigoureux enchaînement des faits.

Il y trouvera ainsi le moyen de se réformer, s'il le désire, et de se mettre dans les meilleures conditions, pour s'assurer à lui-même et à sa famille, la force et la prospérité sociales ».

A défaut de cette science infuse et universelle, le lecteur simple et modeste, qui aime la géographie tout bonnement, puisera dans le nouveau livre de M. Demolins des documents intéressants, originaux, sur un certain nombre de types sociaux encore mal définis : notamment les types des populations pastorales autrefois venues d'Asie et établies sur les grands sols forestiers de l'Europe Orientale (Finnois, Slaves du Nord et Slaves du Sud) ; il y trouvera une étude curieuse sur les causes politiques et économiques qui ont fait de l'Italie méridionale, avec les Normands, un foyer de civilisation brillante, pour la replonger aujourd'hui dans une demi-barbarie ; il y apprendra, autant que cette question du moins peut être élucidée, quel est l'apport des Celtes, quel est celui des Francs et des Saxons dans les caractères essentiels qui constituent aujourd'hui les population de l'Europe Occidentale. Et cætera.

Il faudrait une certaine compétence pour oser faire la part possible du vrai et du faux dans les théories de M. Demolins, mais on ne saurait nier l'intérêt qu'elles présentent, au point de vue ethnographique et par conséquent géographique, et s'empêcher d'admirer l'érudition, l'originalité, l'ambition novatrice même dont fait preuve le célèbre sociologue de l'École des Roches.

UN BAGNE RUSSE. L'ILE DE SAKHALINE, par M. Paul Labbé. Hachette, in-8°, 1903, avec gravures. — Don de l'Auteur.

L'île de Sakhaline, — dont M. Paul Labbé nous a entretenus lui-même en diverses conférences, — est une longue bande de terre étroite, rocheuse, située au Nord du Japon. Sa superficie égale un sixième de notre territoire. Elle a un climat très dur ; le courant froid qui vient du Kamtchatka et qui baigne la côte orientale de l'île y apporte des blocs de glace au mois de Juin, la neige y tombe épaisse dès Octobre, et l'on peut en Décembre gagner le continent en traversant la mer sur des traîneaux attelés de chiens. Les températures de — 30° en Janvier n'y sont pas rares.

Cet enfer de glace sert de colonie pénitentiaire à la Russie. 18,000 malheureux y vivent en commun, de l'existence la plus rude et la plus inhumaine (pourquoi ne pas le dire au risque d'être taxé de sensiblerie), dans des conditions d'hygiène déplorables, sous un régime de compression, de terreur et de démoralisation que, nous Occidentaux, non initiés à la barbarie moscovite, nous avons peine à nous imaginer. Fers et knout ne sont rien. Les fonctionnaires eux-mêmes l'avouent, quand ils sont honnêtes : « Il y a des faits dont on n'ose pas parler ».

Les forçats libérés servent de colons et se consacrent à l'agriculture. Peine perdue, si l'on en croit l'auteur ; les céréales n'y arrivent pas à maturité. Partout de la glace durcie, des marécages, ou une mince terre caillouteuse dont les qualités nourrissantes sont vite affaiblies. Comment travailler d'ailleurs, quand on n'a contracté en prison que des habitudes de paresse et de vice ! La plupart des libérés se hâtent de commettre un nouveau délit, — vol ou assassinat, — afin de retourner en prison, puisqu'on y mange du moins, si misérablement que ce soit. Il y a dans les bois des bandes d'hommes affamés qui pillent, tuent et se nourrissent de chair humaine !

Pour être juste cependant, l'auteur reconnaît que grâce à ce système de défrîchement forcé, la terre arrive à produire tant bien que mal : des villages nouveaux se construisent, des marécages disparaissent, la géographie de l'île, en un mot, se transforme, mais combien lentement, et que d'efforts il reste encore à accomplir dans ce sens !

A ce point de vue géographique l'auteur s'est livré à une étude complète de l'île. Il y note des richesses minières importantes : houille, naphte, marbre, sables aurifères (dit-on), mais les exploitations sont difficiles dans un pays qui manque de routes, de ports, de canaux, de capitaux, de main-d'œuvre !

Outre les forçats, il existe dans l'île diverses populations autochtones : Guiliaks, Aïnos, Oroks, Toungouses. Baptisées depuis peu « sans savoir pourquoi ni comment », ce qui fait une icône de plus à ajouter aux dieux indigènes, elles n'en restent pas moins misérables, ignorantes et abruties. L'auteur donne à ce sujet des renseignements nombreux, qui ne manquent pas d'une certaine originalité piquante. Nous ne pouvons qu'y renvoyer nos lecteurs.

G. HOUBRON.

LA POLITIQUE PROTECTIONNISTE EN ANGLETERRE : Un nouveau danger pour la France, par M. Georges Blondel. 1 vol. in-12 de x-160 pages Prix : 2 fr. Librairie Victor Lecoffre, 90, rue Bonaparte, Paris.

Le XX[e] siècle, disait naguère le comte de Goluchowski, sera pour l'Europe « le siècle de la lutte pour l'existence sur le terrain de la politique commerciale ».

Les questions de politique commerciale tiennent en effet aujourd'hui une place considérable dans les préoccupations de tous les grands États. L'Angleterre, en particulier, la nation la plus commerçante du monde, est depuis quelques mois le théâtre d'une lutte acharnée qui passionne toutes les classes de la population. La campagne que Joseph Chamberlain et ses amis mènent avec tant d'ardeur parait devoir modifier profondément les idées libérales auxquelles elle est depuis longtemps attachée.

Mais la question n'est pas seulement grave pour les Anglais, menacés de perdre leur prépondérance commerciale et maritime. Elle mérite de fixer l'attention des nations de l'Europe continentale. Il n'est pas douteux qu'un changement dans les idées commerciales de l'Angleterre, qui est notre meilleur client, aura pour nous de graves conséquences.

Le livre que vient de publier M. Georges Blondel est très propre à faire comprendre l'importance de l'évolution qui se prépare. Il est très propre aussi à nous faire sentir que si « l'aventure » de Chamberlain doit être pour l'Angleterre une source de mécomptes, nous ne profiterons du trouble qu'elle jettera dans plusieurs industries britanniques qu'à la condition d'étudier avec plus de méthode, de persévérance, de vrai patriotisme, ces questions de politique commerciale qui dominent les rapports entre les nations, et de nous intéresser davantage à des luttes auxquelles tous les peuples, qu'ils le veuillent ou non, sont étroitement mêlés. De graves modifications se préparent en ce moment dans l'équilibre du monde. Nous devons nous préoccuper des conséquences qu'elles auront pour notre commerce extérieur de plus en plus menacé et dont dépendent dans une large mesure la prospérité de nos industries, les salaires de nos ouvriers et la richesse générale du pays.

Appuyé sur un grand nombre de statistiques, rédigé à l'aide des rapports et des documents les plus récents, le livre de M. Blondel facilitera la tâche de ceux qui voudraient étudier eux-mêmes les questions dont il parle, et travailler sur un terrain où tous les hommes de bonne volonté peuvent se tendre loyalement la main, au relèvement économique de la patrie.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

Le nouveau traité avec le Siam du 13 Février 1904. — On se souvient que le 9 Octobre 1902 M. Delcassé, Ministre des Affaires étrangères, a passé avec le Siam une convention destinée à trancher les difficultés assez nombreuses existant entre ce pays et la France. Dans notre bulletin mensuel colonial inséré au Bulletin de la Société d'Octobre 1902, nous avons, en commentant cette convention, émis l'avis que la solution définitive des questions pendantes ne nous semblait pas encore obtenue. Nous constations que ce traité se présentait trop comme une sorte de transaction destinée à remédier à un état de choses que notre diplomatie jugeait plutôt embarrassant. Nous regrettions l'emploi de la politique de liquidation de préférence à la politique d'action, et nous jugions que les avantages obtenus ne compensaient pas les concessions accordées.

Ainsi que nous nous y attendions du reste, l'opinion publique se montra hostile

à la convention de 1902, qui ne fut même pas soumise à la discussion des Chambres.

De nouveaux pourparlers furent donc engagés, ils viennent d'aboutir, M. Delcassé et Phya Suriya, Ministre de Siam à Paris, ont, en effet, signé le 13 Février dernier une nouvelle convention, dont nous allons passer en revue les clauses principales.

Les trois premiers articles sont relatifs à la détermination des frontières.

A ce propos nous nous bornons à signaler que comme dans le traité précédent, nous obtenons les provinces de Melouprey et de Bassac, et que de plus le nouveau traité prévoit dans la région du grand lac à la mer, une délimitation nouvelle qui sera faite par des commissions mixtes composées d'officiers nommés par les deux pays. On annonce que le but de cette délimitation est de nous rendre une partie de la côte qui avait été indûment enlevée au Cambodge et notamment le port de Kratt, mais aucun texte officiel n'est fourni à l'appui de cette assertion, on invoque il est vrai, une lettre non publique de Phya Suriya, mais pourquoi ce mystère ?

Quant à la valeur du port de Kratt elle est assez surfaite, paraît-il ; les grands bâtiments doivent mouiller loin de la côte, et il ne peut servir qu'au cabotage pour les jonques et les petits vapeurs. Mais la ville aura pour nous une certaine valeur comme chef-lieu d'un centre agricole très important.

Par l'article 4 du traité le gouvernement siamois renonce à toute prérogative de suzeraineté sur les territoires du Luang-Prabang, situés sur la rive droite du Mékong.

C'est là une concession avantageuse, car de la sorte le roi de Luang-Prabang, notre vassal, conserve pleine juridiction sur ces territoires, et de ce fait sur une longueur de quatre à cinq cents kilomètres le Mékong coule ainsi entre deux rives françaises.

En compensation des avantages qui nous sont accordés l'article 5 stipule qu'aussitôt l'accord établi relativement à la délimitation de la frontière du grand lac à la mer et la prise de possession des nouveaux territoires concédés, l'occupation de Chantaboun par nos troupes prendra fin.

La restitution de Chantaboun, où nous avons dépensé neuf à dix millions et où nous sommes depuis onze ans, paraîtra assez dure à plusieurs, et il est évident que vis-à-vis la population, c'est là une reculade de nature à diminuer notre prestige.

Après avoir envisagé la nouvelle convention au point de vue de la délimitation des frontières, il convient de la considérer au point de vue politique.

Comme dans le traité de 1902, le Roi de Siam s'engage à n'envoyer et entretenir dans le bassin siamois du Mékong que des troupes de nationalité siamoise, commandées par des officiers de cette nationalité, sauf exception pour la gendarmerie siamoise, actuellement commandée par des officiers danois.

Mais en ce qui concerne les provinces de Siam-Reap, de Battambang et de Sisophon, le gouvernement s'engage, par le nouveau traité, à n'y entretenir que les contingents de police nécessaires pour le maintien de l'ordre et à les recruter sur place parmi les indigènes.

La note du Ministre, qui fait suite au traité, ajoute que les officiers chargés de commander ces forces de police, seront choisis dans l'armée française.

Ce résultat doit être considéré comme avantageux, car, depuis quelque temps, le Siam s'efforçait de détruire les autorités locales et de substituer une gendarmerie siamoise à la police indigène.

Au sujet de l'abandon de la zone neutre consenti par le nouveau traité, il faut se

souvenir que le traité conclu le 3 Octobre 1893 entre le France et le Siam stipulait que sur la rive droite du Mékong, c'est-à-dire du côté du Siam, une zone neutre de 25 kilomètres de largeur était établie pour garantir les territoires français et que cette zone serait entièrement soumise à l'influence française. En conséquence, aucune troupe siamoise ne pouvait pénétrer dans cette zone. Mais en fait et sous prétexte de troubles à réprimer les Siamois y semaient la terreur. De sorte que cette zone était devenue le repaire de bandits qui, après avoir ranconné nos Laotiens de la rive gauche n'avaient qu'à traverser le fleuve pour être à l'abri de toutes poursuites.

Dans la note explicative que M. Delcassé joint à la nouvelle convention, il est dit que : « cette zone devient inutile puisque le Siam concède à la France, le long « de la rive droite du Mékong, sur des points désignés par le gouvernement de « l'Indo-Chine dans tous les grands centres commerciaux, des terrains où seront « fondés des établissement de commerce et de navigation ; que de plus, des che- « mins de fer construits en territoire siamois suppléeront à la voie du Mékong « partout où celle-ci présentera des obstacles. Ainsi sur cette rive droite la France « occupera un grand nombre de points ».

En ce qui concerne les travaux aucune modification n'est apportée par l'article 7 du nouveau traité à l'article 4 de l'ancien.

Cet article débute ainsi : « A l'avenir, dans la partie siamoise du bassin du « Mékong, le gouvernement royal, s'il désire exécuter des ports, canaux, chemins « de fer, se mettra d'accord avec le gouvernement français dans le cas où ces « travaux ne pourraient être exécutés exclusivement par un personnel et des capi- « taux siamois ».

Déjà en 1902 on a fait remarquer le peu de valeur de cette clause. Il sera toujours facile aux Siamois de recruter le personnel voulu, sauf, le cas échéant, à accorder la naturalisation siamoise à des étrangers. Quant à la question des capitaux, il sera aisé de la tourner en employant, par exemple, tous les capitaux siamois dans la région du Mékong, sauf à emprunter à l'étranger pour les travaux à faire dans d'autres régions. Enfin l'exécution de ces travaux dépend exclusivement du bon plaisir du gouverneur, puisqu'il est dit s'il désire exécuter des ports, canaux, chemins de fer....

C'est sans doute par suite de cette dernière critique que M. Delcassé a introduit dans l'article 8 la clause suivante :

« Les deux gouvernements s'entendront pour établir entre Bassac et la frontière « du Luang-Prabang les lignes ferrées qui seraient reconnues nécessaires pour « suppléer au défaut de navigabilité du Mékong ».

Et que par l'article 9 il est convenu qu'une voie ferrée sera établie pour relier Pnom-Penh à Battambang.

Il est permis de regretter qu'à propos de l'établissement de cette ligne, il n'ait pas été apporté plus de précision dans les termes du traité, et que des décisions définitives n'aient pas été adoptées dès maintenant, car l'entente reste à faire au sujet du mode et des conditions d'exécution, ce qui laisse planer bien des incertitudes sur le résultat final.

D'ailleurs ce défaut de précision se remarque assez souvent dans le nouveau traité et par suite il est à craindre qu'il donne lieu à des difficultés dans l'avenir.

R. T.

FRANCE.

État de la Flotte française à diverses époques.

	Cuirassés.	Garde-côtes.	Croiseurs.	Avisos et Contre-torpilleurs.	Torpilleurs.	Sous-marins.	Total.	Tonnage.	Puissance motrice.	Personnel.
								T.	Ch.-v.	H.
1884..	28	10	48	26	60	»	172	331.800	268.800	31.000
1888..	23	14	50	32	76	»	195	380.200	265.300	32.000
1892..	23	14	50	35	156	1	279	441.200	507.600	35.900
1896 .	21	15	50	27	219	2	334	478.200	716.800	38.800
1900..	20	15	51	25	241	4	356	535.500	813.000	41.000
1904..	22	13	62	48	243	14	402	659.300	1.504.700	50.000

Si le nombre des grosses unités de combat, cuirassés, garde-côtes et croiseurs ne s'est que peu accru dans ces vingt années, le tonnage général a doublé, la puissance motrice a plus que quintuplé, les équipages sont plus forts à peu près des deux tiers. Quant aux bâtiments légers, contre-torpilleurs, torpilleurs et sous-marins, de 86 ils sont devenus 305, ce qui change complètement les conditions de sécurité de nos côtes.

Il est curieux de comparer la composition de notre escadre d'Extrême-Orient, en 1884, pendant la guerre de Chine et la campagne du Tonkin, et celle d'à présent :

	Cuirassés.	Croiseurs.	Avisos.	Contre-torpilleurs.	Torpilleurs.	Total.	Tonnage.	Chevaux-vapeur.	Équipages.
							T.		H.
1884..	3	10	2	»	»	15	38.600	34.900	3.700
1904..	1	6	1	1	6	15	55.500	120.000	4.000

ASIE.

Tibet. — La ville de Lhassa. — Les préparatifs que font les Anglais pour l'expédition du Tibet rappellent l'attention sur la mystérieuse cité de Lhassa, où, récemment encore, avait tenté de pénétrer l'explorateur Sven Hedin. Jusqu'ici interdite aux étrangers, la ville sainte du Tibet sera bientôt ouverte par la force aux officiers et aux soldats anglais et ce n'est pas sans intérêt que cet événement est attendu par tous ceux qui ont en vain tenté d'y pénétrer.

Quelles étranges découvertes les Anglais vont-ils y faire ? Depuis soixante années en effet aucun Européen n'a pu franchir l'enceinte de Lhassa.

Après que les Pères Jésuites eurent été expulsés en 1760, trois Européens seulement ont visité Lhassa : l'Anglais Manning, qui y parvint en 1811, déguisé en

Hindou ; le Père Huc et le Père Gabet, qui y demeurèrent quelques mois en 1844-46, en se faisant passer pour des moines bouddhistes. Plusieurs tentatives ont été faites depuis lors par Prjévalsky, Rockhill, le prince Henri d'Orléans et ses compagnons, M. Bonvalot et le Père de Decken, le capitaine Blower, Miss A.-R. Taylor, Dutreuilh de Rhins et Grenard, Littledale, Sven Hedin, Salvaye, Landor, etc. ; mais aucun homme blanc n'a pu, depuis soixante ans, réussir dans cette entreprise.

Les Asiatiques, en revanche, ont été plus heureux. Plusieurs indigènes de l'Inde, envoyés en mission sainte par le gouvernement de ce pays, sont parvenus à Lhassa.

Nos connaissances sur ce pays se bornent donc aux détails que nous avons pu lire dans leurs relations de voyage. Ainsi le pandit Nain Singh s'est rendu à Lhassa en 1866 et de nouveau en 1873 ; quelques années plus tard, un intendant hindou, du nom de Krishna, a suivi ses traces. En 1881, Sarat Chandra Dass, du département de l'instruction publique des Indes, a fait aussi le voyage ; mais ce n'est que tout récemment qu'on en a connu les détails, sa relation ayant été pendant longtemps tenue secrète pour des raisons politiques.

Des sujets russes ont également réussi à rentrer dans Lhassa, entre autres un chef kalmouk, du nom de Norzounoff, un prêtre kalmouk nommé Baja-Bakchi, et un Bouriate, Zybikoff, qui s'y rendit en 1900 et n'en est revenu qu'il y a six mois.

Zybikoff étant au courant de la langue et des doctrines religieuses du Tibet, il ne lui fut pas difficile de passer pour un adepte de cette religion. Il entra dans le pays par les monts Bonmza, avec une caravane de pèlerins qui allaient faire visite au Daï Lama.

D'après lui, l'armée locale n'aurait aucune valeur militaire, les 4,000 hommes qui sont sous les armes n'étant pourvus que d'arcs et de vieux fusils. Les Anglais en auront donc facilement raison.

AFRIQUE.

Le port de Bizerte. — Bizerte, ce « Brest de l'Afrique du Nord », est en train de devenir, par sa situation géographique et par l'exécution de travaux considérables, le point de relâche le plus important de la Méditerranée. Certes l'antique *Hippo Zaritus* des Romains n'a pas complètement retrouvé son faste passé, mais le vieux port qui n'offrait naguère qu'un pittoresque délabrement, peut aujourd'hui abriter toute une flotte.

Les commencements de sa restauration datent de dix-huit ans. Avant cette époque, l'effondrement des quais les rendait inaccostables, les fonds avaient à peine un mètre de profondeur et une barre — atteignant de 0^m 50 à 0^m 80 d'eau en été, mais que les brisants rendaient impraticables en hiver — s'était formée sur la passe. Enfin, la rade balayée par les vents du Nord ou Nord-Est, était de tenue très médiocre. Les grands navires se détournaient donc de ce refuge inhospitalier que visitaient seulement et encore dans la belle saison les mahonnes pratiquant le cabotage le long des côtes tunisiennes.

Aussi, en Février 1886, l'amiral Aube, saisissant l'importance stratégique de ce point, proposa de transformer Bizerte en un camp retranché inexpugnable. La crainte de complications diplomatiques retarda cette entreprise. Cependant le gouvernement français décida alors de faire approfondir à trois mètres le port ainsi que l'étroit canal amenant les eaux du lac à la mer.

Pour combattre l'ensablement on construisit en outre une petite jetée. Trois ans plus tard, après de nombreux sondages préliminaires, MM. Horsent et Couvreux demandèrent au gouvernement tunisien l'autorisation d'y établir et d'y exploiter un port de commerce. Leur projet fut accepté, et le 17 Février 1890, un décret du Bey approuvait le contrat de concession. Il comprenait deux jetées d'un kilomètre de longueur, un avant-port, un canal d'accès de la mer au lac, des appontements, un mouillage dans la baie de Sebra et des feux destinés à éclairer l'entrée des abords ainsi que le canal. Moyennant l'exécution de ces clauses, l'État s'engageait à verser, entre les mains de la Compagnie qui s'était substituée à MM. Hersent et Couvreux, une somme d'environ 5 millions de francs. Les travaux furent menés rapidement et le nouveau port était ouvert à l'exploitation le 1[er] Juillet 1895.

Telle est brièvement résumée l'histoire de Bizerte au cours de ces dernières années ; donnons maintenant quelques détails techniques.

L'ouvrage le plus considérable est la jetée Nord. Enracinée sur l'ancien môle de la Casbah, elle se dirige à l'Est. Sa longueur est de 1 kilomètre et elle s'appuie sur des fonds de 13 mètres. La seconde jetée a 950 mètres. Orientée du Sud au Nord elle atteint les mêmes profondeurs et son musoir est à 420 mètres de celui de la première. Elles enserrent ainsi un avant-port de près de 100 hectares. Les navires pourront y évoluer à l'aise et ces digues assureront le calme indispensable à un bon mouillage.

Le canal creusé à 9 mètres au-dessous des basses mers mesure 62 mètres de largeur libre au plafond. Il relie l'avant-port au lac de Bizerte, qui a une superficie de 30,000 hectares. Il est accessible aux navires du plus fort tonnage et, sa section étant suffisamment large, les remous n'y atteignent jamais une vitesse dangereuse pour leur sécurité. Ainsi, le 16 Mai 1896, le *Brennus* et le *Redoutable*, deux de nos plus puissants cuirassés, le franchissaient sans difficulté, le vapeur anglais *Baku Standard*, calant 27 pieds, y entra même au cours de l'année 1897 et, depuis 1895, il reçoit souvent des navires ayant 7 mètres et 7[m]50 de tirant d'eau. Les déblais provenant du dragage ont été rejetés sur la rive Nord. C'est sur ces terre-pleins que la nouvelle ville se bâtit peu à peu. Puisse-t-elle s'édifier assez vite pour qu'on lui applique le proverbe, *Heri solutido, hodie vicus, cras civitas,* ainsi que le souhaitait Massicault, le jour ou il en posa la première pierre !

De l'autre côté, le chenal débouche en face de la pointe de Sebra qui se trouve située dans le prolongement de son axe. On l'a surmontée d'un phare afin de faciliter aux navigateurs le passage du canal. Des quais, des grues, des hangars, une voie ferrée, des feux en nombre suffisant répondent à tous les besoins de la navigation et au développement des transactions commerciales. Une dernière particularité à signaler. Comme dans l'estuaire il se produit des courants atteignant des vitesses de 4 nœuds, la Direction des Travaux publics de la Régence a décidé de remplacer le bac, qui relie les deux bords et qui se trouvait parfois entraîné à la dérive, par le pont transbordeur de MM. Arnodin et de Palacio. Ce système fonctionne déjà en Espagne à l'embouchure du Nervion entre Portugalète et Las-Arenas et en France à Rouen et à Nantes. C'est en somme un pont suspendu dont le tablier est élevé à 45 mètres au-dessus du niveau de la mer pour ne pas gêner le passage des paquebots. Il porte un chariot qu'actionnent des câbles mus par une machine à vapeur fixe. Le niveau de la plate-forme coïncide avec celui des quais de chaque côté. De cette façon, l'embarquement ou le débarquement des piétons et des voitures a toujours lieu de plain-pied. L'ensemble, fondations en maçonnerie, machinerie, superstructure métallique et accessoires, a exigé 500,000 francs.

Le port, qui a coûté 15 millions, aura donc occasionné à l'État une dépense de 6 millions. Quant à la Compagnie, ses débours peuvent être évalués approximati-

vement à 7 millions. La différence entre cette somme et la subvention semble devoir être largement compensée par les revenus de la concession qui lui est accordée jusqu'en 1965.

Cependant il est permis d'avoir certaines inquiétudes au sujet du développement futur de Bizerte. Sans doute, sa position sur un point avancé des côtes lui assure une situation unique comme escale pour les navires qui se rendent dans les mers de Chine. En outre, dans quelques années, grâce aux crédits promis par la Chambre, il deviendra un port militaire de premier ordre.

Sera-ce une source de revenus suffisants ? Car il ne faut pas compter sur le continent pour soutenir Bizerte, Tunis limitant son rayon d'appel à une cinquantaine de kilomètres.

Aussi, d'après certains ingénieurs et économistes, l'importance commerciale que pourra prendre la nouvelle ville ne saurait justifier les sommes considérables dépensées pour son amélioration.

Espérons pour le « Brest africain » les plus brillantes destinées et laissons à l'avenir, ce tribunal suprême, le soin de nous fixer.

(*Annales diplomatiques et consulaires*).

Chemin de fer du Cap au Caire. — Un télégramme Reuter informe que la ligne ferrée du Cap au Caire atteindra le Zambèze, aux Victoria Falls, dans le courant du mois prochain et que le premier train de Capetown au Zambèze roulera en Avril ou Mai. A la date du 1er Février les rails étaient posés à 48 milles en deçà des Victoria Falls et la construction des fondations pour le grand pont qui doit traverser le Zambèze étaient poussée avec activité. On espère que ce pont pourra être achevé cette année.

Une fois ces travaux terminés, on entreprendra la construction de la ligne allant du Nord-Est du Zambèze à Broken Hill. Cette section s'étend sur une distance de 350 milles dans la direction du lac Tanganyika.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL

Pendant les deux premiers mois de l'année courante, le commerce de la France avec l'étranger s'est chiffré, d'après les statistiques des Douanes, à 1.459,084,000 fr., dont 779,815,000 fr. à l'importation, 679.269,000 à l'exportation. La différence avec la période correspondante de 1903 est peu importante, environ 4.200,000 fr. d'augmentation.

A l'importation, les objets d'alimentation accusent une plus-value de 15.534,000 fr. avec un chiffre de 137,903.000 fr. ; l'entrée des produits manufacturés s'est également accrue, 13,147,000 fr. d'augmentation sur un chiffre global de 133.228,000 fr. Par contre, les prélèvements de matières premières à l'étranger ont fléchi de 24,174,000 fr. sur 508,684,000 fr.

Du côté des exportations, nous constatons des augmentations aux principaux chapitres, sauf toutefois aux objets fabriqués. Ainsi les objets d'alimentation sont

portés pour 91,168,000 fr., soit 5,747,000 fr. de plus que l'année dernière à pareille époque ; les matières premières, pour 194,544,000 fr., soit 5,652,000 fr. de plus : les colis-postaux, pour 49,749,000 fr., soit 3,244,000 fr. de plus. Mais le déficit aux objets fabriqués est assez appréciable, près de 15 millions de diminution, sur un chiffre de 343,808,000 fr.

En somme, la situation est toujours défavorable : d'une part augmentation des achats à l'étranger en produits alimentaires et produits fabriqués, diminution des entrées de matières premières, ce qui indique un certain marasme dans l'industrie; d'autre part, déficit constant dans les exportations des produits fabriqués, déficit qui devient inquiétant à cause de sa continuité.

J. Petit-Leduc.

EUROPE.

Industrie russe. — Voici le rapport qui vient d'être présenté par M. Savine à l'Association des ingénieurs, à Saint-Pétersbourg, sur les résultats statistiques acquis à l'industrie russe :

« Le rapporteur s'est efforcé de calculer la productivité effective en Russie des industries de transformation et d'extraction (y compris l'agriculture) pendant l'année 1900 et d'établir le contraste entre la productivité du travail agricole et du travail usinier.

Le rapporteur tend encore à élucider catégoriquement la question, sujette à des controverses animées depuis de nombreuses années, du développement industriel en Russie.

Nombre d'économistes, pour la plupart de l'ancienne école, soutiennent que le capitalisme russe n'a pu s'acclimater et ne s'acclimatera pas, attiré en quelque sorte de force dans le pays, et que par conséquent il ne saura exercer cette influence prépondérante dans toutes les sphères de la vie économique qu'il exerce dans les pays où sa formation et son essor sont naturels, que le nombre des ouvriers d'usines et de fabriques est en régression en Russie par rapport à l'accroissement de la population, que l'on observe non pas une concentration, mais un morcellement de la production, etc.

D'autre part, les économistes de la nouvelle école démontrent que la Russie s'est engagée sans retour dans la voie du développement capitaliste et que sous maints rapports elle jouit de conditions extrêmement propices à cet effet, que l'accroissement du nombre relatif des ouvriers d'usines et de fabriques est indubitable, de même que la concentration grandissante de la production dans les principales branches d'industrie n'est pas à contester.

La compulsion des données statistiques pour les années 1887, 1893, 1897 et 1900 sur le nombre d'établissements industriels, le nombre global d'ouvriers y occupés et la valeur des articles fabriqués amène le rapporteur aux déductions suivantes :

Le renforcement global de l'industrie russe ne peut être mis en doute, car, quoique le nombre d'établissements tantôt augmente et tantôt diminue, le nombre d'ouvriers, ainsi que la valeur des articles fabriqués, croît de façon continue.

Pendant la période 1897 à 1900 la productivité s'est majorée notablement pour les quatre productions suivantes :

1° L'industrie minière, métallurgique et de transformation des métaux. Comparativement à l'année 1897, ces industries ont vendu conjointement en 1900 des articles pour 151,433,000 roubles en plus, majoration imputable principalement sinon exclusivement, à l'érection intensive de voies ferrées ;

2° Le groupe des producteurs travaillant les denrées alimentaires ; pour 190 elle accuse une production supérieure de 124,520,000 roubles à celle de 1897, revenant surtout à l'industrie sucrière et la meunerie ;

3° La production de papiers : majoration de 31,945,000 roubles ;

4° Les productions chimiques : majoration de 32,920,000 roubles.

Selon les données statistiques du ministère des finances, en 1900 il fonctionnait en Russie environ 38,200 établissements industriels comptant 2.373.000 ouvriers et d'une productivité annuelle globale de 3,005 millions de roubles. Ces chiffres ne comprennent pas la petite industrie ni l'industrie de l'artisan, les usines gouvernementales du ministère des finances, de la marine et de la guerre, les usines et ateliers du ministère des voies de communication.

Le rapporteur estime que l'évaluation à 3 milliards de roubles de la productivité en 1900 des établissements enregistrés est quelque peu exagérée, étant donné que celle ci comporte toute la masse et la valeur des articles soumis à la vente, parmi lesquels les demi-fabricats et les demi-produits sont comptés plusieurs fois.

D'après les calculs du rapporteur, la valeur effective des articles produits en 1900 se termine comme suit :

1° Fabriques et usines de la Russie d'Europe et du Caucase pour les productions non soumises à l'accise : 593 millions 580,000 roubles ;

2° Fabriques et usines pour les productions soumises à l'accise : 102,000,000 de roubles ;

3° Fabriques et usines de la Russie d'Asie : 7,972,000 roubles ;

4° Valeur effective des articles obtenus par les petits établissements non enregistrés de la Russie d'Europe : 18,811,000 roubles.

De la sorte, la productivité effective annuelle de l'industrie dans l'empire russe, sans la Finlande et non compris l'industrie de l'artisan, les usines et ateliers gouvernementaux, doit être évaluée approximativement à 1,207,000,000 de roubles.

La productivité effective de l'industrie de l'artisan s'établit à 100 millions de roubles, celle de toutes les entreprises de la couronne à 150 millions de roubles, et ainsi la productivité globale de toute l'industrie en Russie atteint 1,450,000.000 de roubles.

La productivité de l'agriculture est évaluée par le rapporteur à 3 milliards de roubles, soit deux fois plus que l'industrie.

Par la juxtaposition du nombre des ouvriers occupés dans l'industrie et dans l'agriculture, le rapporteur aboutit à la conclusion que la productivité du travail de l'ouvrier industriel est à peu près six fois plus considérable que celle de l'ouvrier agricole.

Tout le travail national de la Russie pour l'année 1900 est évalué par le rapporteur à 6 milliards de roubles approximativement ».

ASIE.

La production de la laine en Sibérie. — Depuis quelques années on a essayé, dans l'Ouest de la Sibérie, d'étendre l'élevage des moutons mérinos. Ces essais, réussis d'une manière surprenante, ont rassuré les éleveurs sur les appréhensions que la rigueur du climat leur avait inspirées.

Dans les gouvernements d'Akmolinsk et de Semipalatinsk, le nombre de mou-

tons, d'une laine très fine, est déjà d'environ 20,000; l'on croit que cette branche de l'élevage prendra bientôt dans la steppe de Kirgis un essor important. L'exportation de laine par le chemin de fer sibérien s'éleva de 24,000 quintaux en 1901 à 33,308 quintaux en 1902.

AFRIQUE.

Un Musée commercial à Alger. — La Chambre de Commerce d'Alger organise, sous le patronage du gouvernement général, un Musée commercial qui sera installé dans le hall du palais consulaire.

Des échantillons de tous les produits algériens seront réunis dans ce Musée.

Chaque échantillon ou groupe d'échantillons de produits de même nature sera accompagné d'une notice faisant connaître le lieu d'origine et l'importance de la production de la région, le prix du produit calculé quai Alger au poids, à la capacité ou à l'unité suivant l'usage. Ces fiches de renseignements indiqueront également par pays de destination les quantités annuellement exportées et les débouchés nouveaux susceptibles d'être ouverts à ces produits, ainsi que l'importance de la totalité de la production algérienne.

Des collections des produits des forêts et des mines ont déjà été constituées par les soins du gouvernement général et formeront le fonds de l'exposition, qui sera complétée au fur et à mesure de la réception de nouveaux produits.

Le secrétariat de la Chambre de Commerce est chargé de renseigner le public sur le classement et les conditions de vente des produits exposés et de répondre, par correspondance, à toute demande de renseignements concernant ces produits.

Les intéressés pourront demander leur inscription sur le répertoire général des producteurs industriels et exportateurs, ouvert à la Chambre de Commerce, et dans lequel seront puisées les adresses à fournir en réponse aux demandes de renseignements provenant de France et de l'étranger.

Congo français. — Le commerce en 1902. — Le commerce général de notre colonie du Congo français a atteint, en 1902, 14,115,454 fr.

Les exportations, dont le chiffre a été de 8,428,455 fr., ont gagné 1,106,688 fr ; les importations ont baissé de 2,298,302 fr. sur celui de 1901.

Le Congo français exporte surtout l'ivoire, la noix de palme, le café, le cacao, l'huile de palme, le copal blanc et le caoutchouc.

Il importe des conserves de viandes en boîte, du riz, du tabac en feuille, du vin ordinaire, des alcools, des produits chimiques, des tissus, des ouvrages en métaux, etc.

III. — Généralités.

L'industrie houillère dans le monde. — L'industrie extractive en général occupe une situation prépondérante, tant par la valeur des produits qu'elle met au jour que par le nombre d'ouvriers qu'elle occupe. Elle est la base même de toute activité industrielle, puisqu'elle en fournit les éléments essentiels, le combustible et les métaux.

Si nous examinons une statistique de la production minière du monde entier, nous voyons que l'industrie houillère occupe une place importante.

	Production — (en tonnes).	Valeur — (en francs).
Charbon	788.737.000	7.531.417.000
Fer	39.397.000	3.053.246.000
Matériaux de construction	»	2.000.000.000
Or (kil.).	385.835	1.328.985.000
Cuivre	554.000	968.991.090
Pétrole	19.943.000	600.786.000
Argent	5.609	555.420.000
Plomb	955.000	286.112.000
Étain	89.000	207.774.000
Zinc	466.000	204.972.000

Ainsi le charbon représente à lui seul un tonnage supérieur à celui de toutes les autres substances minérales réunies.

Si l'on tient compte des produits du sol qui ne sont pas énumérés dans ce tableau (sel, schiste, nitrate, phosphate, etc.), on trouve que la valeur de la production mondiale atteint 17 milliards et demi et que le charbon seul représente plus du tiers de cette somme.

Quant au nombre des travailleurs employés à la surface du globe à l'exploitation des mines et carrières, il atteint tout près de 5 millions d'individus « grande armée pacifique dont l'œuvre est féconde, puisqu'elle fait sortir du néant des produits jusqu'alors perdus pour la collectivité, armée dont les soldats sont les premiers à bénéficier des richesses créées, car la majeure partie des prix de revient des produits de l'industrie minière est constituée par des salaires qui représentent environ 50 % de la valeur extraite ». (M. Ouriot, discours à la Société des Ingénieurs civils, 8 Janvier 1904).

Si nous nous occupons plus spécialement de l'industrie houillère et si nous recherchons la répartition de la production mondiale, voici à quels chiffres nous sommes conduits :

NATIONS.	Superficie houillère. — Km carrés.	Production en tonnes.	Valeur totale de la production. — En 1,000 fr.	Nombre d'ouvriers employés.	Consommation annuelle par tête d'habitant. — En tonne.
États-Unis	490.700	266.151.000	1.779.443	485.546	3.34
Angleterre	33.000	222.562.000	2.582.661	792.648	3.88
Allemagne	31.000	153.019.000	1.394.418	506.537	2.71
Russie	28.300	17.010.000	195.615	102.472	0.15
France	5.556	32.325.000	507.162	163.796	1.15
Autriche-Hongrie	2.600	40.758.000	334.814	129.935	0.40
Belgique	2.350	22.213.000	338.274	134.092	2.80
Divers	»	34.698.000	399.000	200.000	»

Au point de vue de l'étendue des gisements, les États-Unis ont une supériorité formidable sur les autres nations, mais il faut bien remarquer que leur production n'est point en rapport avec leur superficie houillère, et cela n'a rien qui doive étonner, car la mise en valeur d'un gisement est une œuvre de longue haleine et les États-Unis comptent parmi les pays jeunes dans le monde industriel.

Le tableau précédent nous montre que la valeur de la production rapportée à l'unité, à la tonne, varie d'un pays à l'autre ; cela tient pour beaucoup à la qualité des charbons et à l'importance des débouchés. C'est ainsi que les houilles anglaises, qui sont de premier ordre et qui trouvent un large débouché en Europe, ont une valeur bien supérieure aux houilles américaines, qui sont généralement très inférieures comme qualité, se vendent presque sans triage, et surtout se concurrencent elles-mêmes, car on n'a pas encore pu leur créer de débouchés sérieux en Europe.

Quant à la consommation par tête d'habitant, elle varie dans des limites fort étendues ; l'Angleterre, pays métallurgique et manufacturier, est le plus gros consommateur ; puis viennent les États-Unis et la Belgique. Quant à la France, elle ne vient qu'au cinquième rang, après l'Allemagne et loin derrière elle.

Au point de vue des exportations, le pays le plus favorisé est l'Angleterre, qui vend à l'étranger environ 27 °/₀ de sa production.

Si l'on rapporte la consommation à la population du monde entier, on constate qu'elle s'élève à 527 kilogrammes par tête d'habitant ; en 1888, la moyenne n'était que de 325 kilogrammes, l'accroissement est notable.

Nous abordons maintenant une question d'une importance capitale dans l'industrie extractive, le rendement de l'ouvrier.

Sur ce terrain-là, les Américains sont nos maîtres ; chez eux, l'ouvrier produit en moyenne 500 tonnes par an, alors qu'en Angleterre ce rendement tombe à 282 tonnes. Voici, d'ailleurs, le tableau des rendements :

États-Unis	550 t.	par ouvrier	et par an.
Angleterre	282 t.	—	—
Allemagne	238 t.	—	—
France	182 t.	—	—
Belgique	169 t.	—	—

Les résultats très remarquables obtenus en Amérique sont dus à l'emploi, fait sur une très vaste échelle, de l'abatage mécanique par haveuses, rouilleuses et traceuses. Plus du quart du charbon extrait aux État-Unis l'a été mécaniquement, et si l'on songe que chaque appareil abat environ 13,000 tonnes par an, on voit combien ces résultats peuvent influer sur la moyenne.

Les houillères anglaises s'efforcent d'introduire le havage mécanique chez elles, mais les progrès y sont beaucoup plus lents qu'aux États-Unis, et le tonnage abattu mécaniquement représente à peine 2 p. c. de la production totale.

En Allemagne, en Belgique et en France, diverses Compagnies ont procédé à des essais du même ordre. Dans le bassin de la Ruhr, les gisements se prêtent assez bien à l'emploi du havage mécanique et ce mode d'abatage s'y développera. Au contraire, en France et en Belgique, les résultats obtenus sont peu encourageants. Cela tient à la faible puissance de nos couches et aux grandes variations d'inclinaison qu'elles présentent, au manque de solidité du toit, qui, exigeant des boisages rapprochés, ne permet pas le passage de machines encombrantes ; en outre, notre charbon, assez friable, tombe prématurément sous l'action des haveuses et bloque les appareils. Actuellement, la Compagnie des Mines de Carmaux procède à des essais d'abatage au moyen du fil hélicoïdal employé avec succès dans les carrières.

La question de l'abatage mécanique joue donc un rôle important dans le rendement de l'ouvrier, mais ce n'est pas la seule et, en dehors d'elle, la nature du gisement a une influence considérable. Les couches les plus avantageuses à exploiter sont celles qui, encaissées dans des roches solides, ne nécessitent qu'un boisage

restreint, et ces frais peuvent varier de 0 fr. 30 à 2 francs par tonne. En outre, il faut que le charbon soit pur, — c'est-à-dire que les couches ne soient pas barrées de lits ou filets schisteux, — et solide, donnant par conséquent une proportion aussi élevée que possible de gros morceaux ; on sait, en effet, que le prix des criblés est très supérieur à celui des menus.

Ces conditions ne se rencontrent pas dans la plupart de nos houillères ; de plus, les couches exploitées dans le Nord sont des couches minces, de 0 m. 40 à 1 m. 20 de puissance, nécessitant des recoupages coûteux des roches encaissantes pour ménager les galeries de roulage et d'aérage. En Westphalie et en Angleterre, on se trouve, au contraire, en présence de couches moyennes ayant plus de 1 mètre d'épaisseur et allant jusqu'à 2 m. 50 et 3 mètres. Dans ces deux pays, les conditions d'exploitation sont donc plus faciles qu'en France.

Nous possédons bien, dans le centre, des couches épaisses atteignant jusqu'à 20 mètres, 30 mètres et 50 mètres, mais de grosses difficultés surgissent pour le remblayage des excavations énormes produites par le déhouillage.

D'autre part ces couches renferment de nombreux lits de chistes et fournissent un charbon qui nécessite un triage soigné et par conséquent coûteux sans compter que les couches épaisses présentent des dangers d'incendies spontanés.

En Angleterre, des conditions toutes particulières ont également contribué à améliorer le rendement de l'ouvrier. Aux termes de la législation anglaise, l'exploitant n'est que locataire du sous sol pour une période de temps limité ; on comprend que, dans ces conditions, il cherche à réaliser le plus de bénéfice dans le moins de temps possible ; dans ce but il restreint les travaux de recherche, n'exploite que les meilleures couches et encore les gaspille-t-il, en négligeant de remonter au jour les menus dont la vente est moins lucrative que celle des criblés, On sait que ce gaspillage des richesses houillères a attiré l'attention des pouvoirs publics et qu'une commission d'enquête a été nommée pour étudier le remède à apporter à cette situation.

Quant à la Belgique, le rendement de l'ouvrier est moindre qu'en France en raison des très grandes profondeurs auxquelles on exploite maintenant. Fort heureusement, on vient de découvrir un nouveau bassin, dans la Campine, s'étendant de Maestricht sur Anvers, dont la richesse a été reconnue considérable et qui alimentera, pendant de longues années, l'industrie de nos voisins.

Nous dirons un mot seulement des salaires. Les salaires moyens sont les suivants, en Europe :

Angleterre	fr.	6 60
France		4 57
Allemagne		4 50
Belgique		3 99

Les résultats obtenus en Belgique sont dus à l'emploi à plus forte proportion que dans les autres pays, des enfants au fond et de femmes au jour.

Pour les Faits et Nouvelles geographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille Imp. L. Danel

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

L'ÉGYPTE

Et un aperçu sur les Transformations de l'Est Africain.

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Dimanche 10 Janvier 1904,

Par M. J. PLICHON,
Député du Nord.

La facilité des communications est devenue si grande, que l'Égypte peut être considérée, à l'heure actuelle, comme un faubourg de Paris.

L'Anglais va au Caire comme le Parisien va à Nice ; aussi, l'Égypte est-elle si connue de nos jours, qu'on ose à peine en parler devant les membres d'une Société de Géographie.

Nul pays, peut-être, n'est pourtant plus à l'ordre du jour, puisqu'il est la porte par laquelle s'infiltre la civilisation qui transforme complètement toute une moitié de l'Afrique et par laquelle ce continent s'est déjà laissé pénétrer d'une façon merveilleuse.

Les quatre jours de mer qu'exige la traversée de Marseille à Alexandrie, sont plutôt un repos, pour les surmenés de notre époque. Pas de courrier, pas de journaux, rien que le spectacle de la nature et de la mer, toujours belle, alors même qu'elle gronde ses fureurs.

Quatre jours nous amènent à Alexandrie où, sans transition, on tombe en plein Orient. On s'aperçoit pourtant que la civilisation européenne y a déjà conquis droit de cité, puisque les cochers de fiacre sont en grève au moment de notre arrivée.

Alexandrie d'ailleurs, plus que toute autre ville, évoque tout à la

fois les souvenirs du passé et du présent : Alexandre-le-Grand et Bonaparte, tous deux conquérants de l'Égypte, dont ils avaient deviné la merveilleuse richesse, l'importance capitale à tous les points de vue ; puis, les premiers monuments de l'art arabe, comme des civilisations antiques ; la mosquée d'Ibrahim Pacha et la colonne de Pompée, surveillées, avec une égale jalousie, par le croiseur anglais ancré dans le port, dont le pavillon, aux yeux d'un Français, provoque de douloureux souvenirs.

L'express nous emporte bientôt vers le Caire, sillonnant à toute vapeur les plaines du Delta, au milieu de cultures rappelant étonnamment les cultures maraîchères des environs de Saint-Omer. On y voit, en sus, le coton ; mais, n'étaient les fellahs, dans leurs longues blouses bleues, labourant à l'aide d'une charrue préhistorique, traînée par un buffle, la terre des Pharaons, on ne s'imaginerait pas aisément se trouver transporté à 3.500 kilomètres de Lille.

Étrange spectacle, deux civilisations se sont juxtaposées sans jamais se pénétrer. D'un côté, la vapeur, l'électricité, les conquêtes les plus récentes de la science ; de l'autre, l'agriculture, les coutumes locales, les procédés qui n'ont pas varié depuis l'époque la plus reculée, ainsi qu'en témoignent les sculptures, les fresques des temples de la Haute Égypte, vestiges d'il y a plus de 4.000 ans.

Ici déjà, se coudoient les différentes races qui peuplent l'Égypte : le fellah, le laboureur, le sédentaire, lié au Nil, habitant des huttes élevées avec le limon de ce fleuve ; travailleur infatigable pour une piastre, c'est-à-dire 0,25 centimes par jour.

Le copte, qui représente le premier habitant de la terre égyptienne, qui s'adonne aux métiers distingués et qui est plutôt l'habitant des villes. Le bédouin, toujours nomade et, le plus souvent, en quête de quelque mauvais coup à faire. Les nègres, la lie du peuple, condamnés aux plus durs travaux. Les Turcs, enfin, peu nombreux d'ailleurs, promenant une oisiveté dorée dans les postes de fonctionnaires.

Le Caire, séjour réellement enchanteur, et par son climat absolument tempéré, et par l'éclat de sa lumière, qui donne aux différentes teintes un relief étonnant, et par les souvenirs anciens dont ses abords sont peuplés, et enfin, par la juxtaposition des deux civilisations ancienne et moderne.

A l'Est, la vieille ville musulmane, qui a conservé tout le cachet de la vie ancienne.

A l'Ouest, sur les bords du Nil, la ville moderne, avec tout le luxe, tout le confort de la rue de la Paix, de Nice et de Monte-Carlo.

De la place de l'Esbekieh aux Pyramides de Gizeh, construites sur les premiers contreforts rocheux de la chaîne lybique, le tramway électrique transporte le voyageur en une heure à peine ; le wattman croisant, sans les effrayer, les caravanes de chameaux qui, le long de la voie, apportent à la capitale de l'Égypte, tous les produits du désert.

Les pyramides, voilà qui évoque déjà toute la religion du souvenir. C'est Chéops, élevant des hypogées dont la largeur au pied mesure 233 mètres, dont la hauteur atteint 137 mètres, c'est-à-dire l'élévation de la cathédrale de Cologne, et dont un seul représente un amoncellement de 2.500.000 mètres cubes ; il a fallu, pour les travaux préliminaires, pour la construction de la route et du canal, 10 années d'efforts, 20 autres années ont été nécessaires pour la construction ; 100.000 fellahs y travaillaient.

Mais la puissance écrasante de ces constructions, sans art cependant, étonne la pensée et rend rêveur, quand on songe à ce que devaient être les civilisations antérieures, pour aboutir à des résultats qu'oserait à peine envisager le progrès actuel des sciences, dont nous sommes si fiers !

« Du haut de ces monuments, 40 siècles vous contemplent », disait Bonaparte à ses soldats, au moment où s'engageait la bataille des Pyramides. Et il faut avouer qu'un pareil spectacle, que de pareils souvenirs, étaient bien faits pour enflammer des imaginations françaises.

Au pied de la grande pyramide de Chéops, le sphinx, à demi enfoui dans les sables et dont la tête bizarre a la prétention de représenter le roi Aménemhet III, fut une victime de cette bataille, car un boulet lui enleva une partie de l'oreille gauche.

Ainsi, le pied à peine posé en Égypte, on se trouve transporté à plusieurs milliers d'années en arrière, et le rêve vous entraîne vers ces générations de jadis, qui ont pu faire de si grandes choses, rabaissant nécessairement l'orgueil du XXe siècle.

Mais ce qui frappe autant, sinon plus peut-être, que la grandeur de ces ruines, c'est l'incomparable beauté que la nature offre aux yeux, émouvant ceux là-mêmes qui ne sont pas poètes.

En revenant des Pyramides au Caire, le soir, le coucher du soleil forme un décor réellement féerique. A vos pieds, les eaux du Nil, d'un bleu foncé ; au second plan, les maisons et les minarets du Caire, d'un blanc de neige ; plus loin, les rochers de la chaîne lybique, d'un rouge

ardent ; le tout, au milieu d'une plaine de sable d'un ton de safran, sur laquelle se détache la verte tête des palmiers. Tout cela, grâce à l'in-



Les Pyramides de Gizeh.

comparable pureté de l'atmosphère, donne des tons si chauds, si nets, si crus que, dans nos climats, le pinceau d'un Orientaliste qui a rendu fidèlement la nature, est taxé d'impressionniste exagéré.

Il faudrait, au Caire, rester des mois, pour analyser les richesses et les curiosités de cette cité internationale. Que peut faire un voyageur qui ne peut disposer que de quelques jours et qui se heurte à chaque pas, à des souvenirs ou à des merveilles.

Ici, c'est la citadelle qui domine la ville, et où les canons anglais, en batterie, allongent insolemment la volée de leurs pièces, en regardant le Nil.

La mosquée de Mehemet Ali en couronne le faîte.

C'est assurément l'un des plus beaux spécimens de l'art arabe. Admirable à la fois par la richesse des matières premières, et par l'art infini avec lequel on a su les mettre en œuvre. Mais aussi, elle présente un nouvel exemple de l'incurie orientale qui, après avoir enfanté des merveilles, les laisse tomber en ruines, faute d'entretien.

De là, la vue est splendide.

A ses pieds, au premier plan, la mosquée du sultan Hassan, où se réfugia la population, bridée par Bonaparte, lors de la révolte du Caire.

A côté, la place Rouméli, siège d'un marché aussi important qu'étrange pour un Européen, et d'où partent les caravanes pour la Mecque.

Plus loin, les souks, les bazars, plus curieux, plus grands, plus intéressants que ceux de Constantinople, de Smyrne et de Tunis.

Puis, la ville européenne ; ensuite, le Nil, étendant son bleu ruban ; puis, le désert ; enfin, les pyramides, qui pointent à l'horizon.

Au Sud, on aperçoit les tombeaux des Mameluks ; au Nord, ce sont les tombeaux des Khalifes ; en face de soi, l'Université arabe où, de toutes les parties du monde mahométan, affluent les douze ou treize mille jeunes gens appelés, par l'étude du Coran, à assurer, parmi les générations qui se succèdent, l'impassibilité, l'immobilité de la civilisation musulmane.

Mais, la Haute-Egypte nous attend, et après un pèlerinage à Héliopolis, la ville du soleil où, en 1800, Kléber remporta une sanglante victoire et où pointe vers le soleil, le premier grand obélisque, celui de Osertasen I[er], seul vestige aujourd'hui de cette opulente cité, nous nous avançons vers le Sud.

Au voyageur pressé, c'est-à-dire à l'Anglais, la voie ferrée offre des trains de luxe avec tout le confort moderne.

Au chercheur, le Nil fournit la dahabieh, dont le profil est exactement le même que celui des bateaux dont les anciens ont tracé les coupes sur les vieux temples de Nubie.

A peine a-t-on commencé à remonter le Nil, après avoir quitté le Caire, qu'on aperçoit, à droite, les Pyramides Sakkarah, analogues à celles de Giseh, et qui dominent la plaine où fut autrefois Memphis.

En abordant à la rive, l'œil, instinctivement, cherche, au milieu des roseaux, la place où la fille de Pharaon découvrit la corbeille portant Moïse.

Hélas, de Memphis, rien ; il ne reste rien que les cendres d'une ville, qui engraissent la terre des fellahs !

En remontant le fleuve, arrêtons-nous un instant aux hypogées de Beni-Hassan, tombeaux creusés dans le roc, et où des sépultures admirablement conservées excitent l'admiration. On y trouve, en particulier, toute l'histoire de l'émigration chananéenne en Égypte.

Plus loin, on traverse Siout, grande ville de 42.000 âmes, important centre de commerce et point de départ des caravanes pour les oasis du désert libyque.

Puis, nous voyons apparaître Abydos, avec les ruines du temple d'Osiris où, selon la légende, la tête du Dieu était inhumée.

Puis, à Denderah, c'est le temple d'Athor, la déesse de l'amour.

Depuis que nous avons quitté le Caire, la campagne cultivée ne forme plus qu'un ruban sur les deux rives du fleuve.

Le désert est là, dont les sables et les rochers guettent toute partie du sol que le Nil, à l'automne, ne recouvre pas de son limon. Les cultures sont diverses, toutes également fertiles ; et, sur ce sol pério-

diquement inondé, aucune route ne vient disputer à la terre une parcelle de l'élément utile. Seules, quelques digues, nécessaires pour circuler pendant la saison des hautes eaux. Elles sont sillonnées par des files de chameaux et des familles se rendant dans les champs pour la moisson, les bêtes devant, le maître chevauchant en queue sur un bourriquot, et la femme, chargée des plus lourds fardeaux, suivant à pied, chargée de faire avancer la monture de son seigneur et maître... (Bienfait peu appréciable de la civilisation musulmane).

Louqsor. — Louqsor, Karnac et Thèbes, trilogie qui constituait une unité : Louqsor, la ville, Karnac, le temple, Thèbes, la nécropole.



Obélisque de Louqsor

A Louqsor, le temple d'Aménophis III, est l'un de ceux dont les ruines gigantesques laissent la plus grande impression. C'est une sensation de grandeur incomparable et écrasante, que celle que l'on ressent, au milieu de cet amoncellement de portiques, de colonnes de 10 mètres de circonférence, de statues ayant 12 mètres de hauteur et

d'une seule pièce, d'obélisques, dont l'un, qui faisait le pendant de celui de la place de la Concorde, ne paraît pas plus grand, au centre de ces gigantesques constructions, qu'un point d'exclamation à l'extrémité d'une ligne.

A Karnac, qui est relié à Louqsor par une avenue de 3 kilomètres, bordée de sphinx, s'élève le temple de Ramsès III, dont le développement des murs atteint 8 kilomètres, tandis que leur épaisseur est de 12 mètres. C'est indiquer, d'un mot, l'énormité et la puissance incomparable des ruines, que le savant M. Legrain restaure, pour le compte du Gouvernement égyptien.

Le Nil, source de toute richesse pour l'Égypte, en a toujours été la véritable divinité; aussi, la barque gardée dans chaque temple, au saint des saints, était-elle la manifestation du culte. Pour conduire la barque au Nil, une allée, bordée de sphinx et de béliers, allait directement du temple au fleuve : tandis qu'un lac sacré, actuellement encore couvert d'ibis au brillant plumage, servait, dans l'enceinte du temple, aux cérémonies rituelles.

Tout, dans les ruines de ce temple, provoque une impression profonde ; les propylées, l'avenue centrale, la salle hypostyle, la salle des colonnes qui, avec une circonférence de 10 mètres, s'élevaient à 21 m. de hauteur, tout impose le respect.

D'autre part, les fines sculptures dont les murs sont couverts ; les fresques, bleu, jaune, vert et or, dont les tons, respectés par le plus beau des climats, sont aussi frais que s'ils dataient d'hier, ont permis à la science de reconstituer l'histoire et les mœurs de la vieille Égypte.

Comment donc ces anciens arrivaient-ils à créer, à transporter, à mettre en place ces énormes monolithes, devant lesquels reculerait notre industrie actuelle ?

Aux carrières de granit rouge d'Assouan, on détachait les blocs, en créant autour de la partie à détacher du rocher, des mortaises, dans lesquelles étaient enfoncés des coins en bois qui mouillés, faisaient en se dilatant, sauter le bloc à débiter. Ignorant l'emploi du fer ou de l'acier, l'ouvrier se servait, pour mettre en œuvre ces blocs, d'outils en bronze, dont il faisait une effroyable consommation. Puis la colonne, l'obélisque, la statue ainsi débités et sculptés, étaient polis avec des morceaux de quartz dont j'ai visité, aux environs d'Assouan, les carrières d'une blancheur de neige.

Voici l'obélisque terminé. Pour le transporter, on creuse un canal sous son berceau ; le Nil déborde, ses eaux soulèvent la lourde masse

et l'amènent à son point de destination. Là, a été préparée d'avance une colline de sable, sur laquelle il est couché au moyen de rouleaux ;



Carrières de Granit rose d'Assouan.

puis, pour l'élever et le placer verticalement, des corvées de fellahs font disparaître la colline en la sapant par la base, et le monolithe vient reposer au point indiqué, par l'intermédiaire de sacs à sable, destinés à assurer ultérieurement sa parfaite verticalité.

Travaux de géants, dignes d'hommes pour lesquels ni le temps, ni les bras n'étaient rien. Ramsès, au surplus, le créateur de ces grandes choses, était, en même temps, le Pharaon oppresseur des Juifs, dont la Bible a, de son nom, bercé notre enfance.

Sur la rive gauche du Nil, en face de Karnac, c'est la nécropole de Thèbes. Dans un cirque de rochers rougeâtres, au centre de la chaîne libyque, en plein désert, de sombres couloirs, s'enfonçant dans la

montagne, conduisent aux tombeaux des grands de ce monde, admirablement conservés, et d'ailleurs, pour la plupart, découverts depuis fort peu d'années. Ils présentent une accumulation inouïe de richesses artistiques.

Ici, c'est le tombeau de Séti Ier, remontant à 1,600 ans avant Jésus-Christ. Là, celui d'Aménophis III, 1,700 ans avant Jésus-Christ ; ailleurs, c'en sont d'autres, mais partout, des peintures merveilleuses de finesse et admirables de fraîcheur, des arabesques d'une finesse étonnante, des momies curieusement conservées. Enfin, la manifestation, par le pinceau ou le burin, de scènes et de mystères qui nous étonnent, quand on se rappelle qu'ils ont été confiés à la peinture 1,600 ou 1,700 ans avant notre ère.

Ici, c'est la description du ciel, de l'enfer et de la résurrection ; là, c'est le mystère de l'Annonciation, clairement manifesté. Qui donc, à moins que ce ne soient les prophètes juifs, pouvait confier à la matière ce qui était le secret de l'avenir ?

Entre le cirque des tombeaux et le Nil, se dressent les grands temples de la nécropole.

A leur entrée, les deux colosses de Memnon, monolithes de



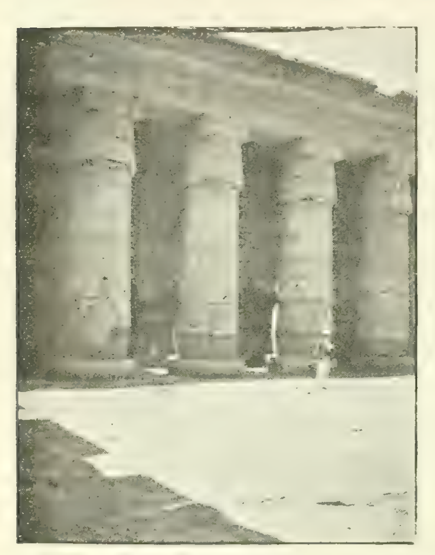
Les Colosses de Memnom a Thèbes.

15 mètres, sans le socle, colossales sentinelles avancées qui défendent le secret de la mort. Puis, plus loin, les ruines du temple de Der El Bari, 1,700 ans avant Jésus-Christ ; celui de Médinet Habou ; celui de Ramsès, où on voit, gisant à terre, une statue de ce souverain, brisée par Cambyse, laquelle était un monolithe de granit rose, d'une finesse d'exécution qui défierait nos artistes modernes.

Mais, devant tout cela, nous devons passer avec la rapidité du train qui va nous emmener à Assouan.

Ici, c'est une ligne stratégique.

Tantôt c'est le désert, tantôt ce sont des cultures qu'on traverse. Grains, cotons, betteraves, cannes à sucre, toutes ces plantations se succèdent et donnent, dans ces merveilleuses campagnes, jusqu'à trois récoltes par an. En ce moment, on récolte l'orge. Des familles entières sont campées, avec leurs bestiaux, au milieu des champs. Le fellah, sous ce ciel de feu, n'a conservé de ses vêtements, que la calotte rouge qui abrite son crâne et, avec une petite faucille, tranche les épis de la plante ; les femmes, à l'aide de grands rateaux, les ramassent en tas circulaires, et tous les enfants, à dos de chameaux, de buffles, d'ânes, de chèvres, trottent en rond sur cet amas, jusqu'à ce que le grain ait été bien battu ; il est alors vanné à grands coups de fourche, en laissant au vent le soin d'emporter la paille et le son. A quelques mètres de distance, tous les oiseaux de la création viennent s'asseoir au banquet de la nature.


Temple de Médinet Habou, a Thèbes.

Successivement, nous traversons Esneh et le temple consacré à Khnoum ; Edfou et le temple d'Horus, l'un des mieux conservés de l'Égypte, malgré ses 2,000 ans d'existence ; Kôm Ombo, avec le temple de Sobk, consacré à la tête du crocodile.

Mais, nous voici à Assouan, c'est-à-dire sous le tropique du Cancer. Il y fait chaud assurément, puisqu'en déjeunant le jour de Pâques, je remarquais 53° degrés au thermomètre ; chaleur supportable d'ailleurs, à cause de l'extrême sécheresse de l'atmosphère.

Assouan est le grand entrepôt de commerce entre l'Égypte, l'Arabie et l'Afrique centrale.

Sur le bord du Nil se trouvent les souks à grains où, jour et nuit, des enfants protègent les piles de céréales contre la voracité des oiseaux, au moyen de longues ficelles couvertes de morceaux de verre ou de ferraille.

Dans la ville sont les bazars où s'accumulent les plumes d'autruche, la gomme, l'ivoire, le sené, les cuirs, les dattes.

A l'extérieur, les casernes de l'armée anglo-égyptienne, car Assouan est en même temps un point stratégique et une base d'opérations.

Toutes les races se coudoient ici : les Becharins, nomades qui vivent de la recherche du sené dans le désert ; les Nubiens, les matelots du Nil ; coptes, nègres, fellahs, Arabes, tout ce monde se bouscule dans un pittoresque achevé.

Pittoresque, aussi, cette messe du jour de Pâques chez les Pères de la Mission des Franciscains italiens, messe servie par de jeunes négrillons, tandis que ce sont des nègres aussi qui, tant à l'orgue qu'au chœur, font entendre la musique sacrée.

L'île Eléphantine qui sort du Nil, en face d'Assouan, est couverte de



Assouan. — Le Nil et l'Ile Éléphantine.

ruines dont émerge la verte tête des palmiers ; mais ce qui lui donne un invincible attrait, c'est le charme de ses rives, baignées tout à la fois par les eaux bleues du Nil et par les flots d'une chaude lumière. J'en fis le tour la nuit, à bord d'un bateau conduit par un équipage nubien. Rien ne peut rendre le charme de cette excursion nocturne sur les eaux du Nil, par une nuit tellement claire, qu'il m'était donné de lire à 11 heures 1/2 du soir, et avec l'accompagnement des mélopées de nos matelots nubiens, donnant à leurs hymnes tout le charme du plain-chant qui fait résonner nos vieilles cathédrales gothiques.

C'est à quelques centaines de mètres en amont d'Assouan, que se trouve la première cataracte du Nil. Là, les Anglais viennent d'établir un barrage, œuvre gigantesque de 2.800 mètres de longueur sur 20 mètres de hauteur, qui met en communication les deux biefs du fleuve, au moyen de cinq écluses à portes roulantes, encadrant quatre sas.

La richesse de l'Egypte dépend, nous l'avons dit, uniquement du Nil. Sous les Pharaons, 17 millions 1/2 d'hectares étaient cultivables dans la basse et la moyenne Égypte ; il n'en est plus que 2 millions 1/2 d'hectares. A la même époque, 27 millions d'hectares étaient cultivés entre Khartoum et Assouan, 200.000 à peine le sont aujourd'hui. Pourquoi donc ?

C'est ici le lieu d'examiner le régime orographique et hydrographique de cette région.

Les nuages produits par l'évaporation, au-dessus du Nil, où il ne pleut jamais, sont ramenés, par les courants atmosphériques supérieurs, au-dessus de la région des grands lacs et des marais. Là, au mois d'Août, la condensation de ces vapeurs produit la saison des pluies, qui remplit les lacs et transforme en marais infranchissables, toute la région qui s'étend entre eux et Fachoda. L'eau monte petit à petit dans ces réservoirs naturels ; puis, quand elle atteint la limite des barrages naturels, elle se précipite depuis les lacs jusqu'à Lado, sur un parcours de 1.200 kilomètres, en une série de cataractes et de rapides. De Lado à Khartoum, ce ne sont plus des rapides, c'est, pendant la saison des pluies, une succession ininterrompue de marécages, qu'une végétation tropicale rend à peu près impraticables.

De Khartoum à Assouan, nouvelle succession de biefs, coupés par six cataractes ; enfin, d'Assouan à la mer, le Nil coule doucement, tranquillement, honnêtement.

Sans les grands réservoirs naturels, lacs, marais, sans les cataractes, le Nil ne serait, tantôt qu'un torrent impétueux dévastant tout sur son passage, tantôt qu'un mince filet d'eau. Tandis que, grâce aux cataractes qui lui permettent de n'avoir, à sa traversée de l'Égypte, qu'une pente insignifiante, le fleuve, avec une faible profondeur, est obligé, au moment des crues, de s'étendre hors de ses limites, de couvrir les plaines avoisinantes, y déposant doucement le précieux limon qui fertilise le sol.

C'est de là qu'est née, en Égypte, la géométrie plane, ou à deux dimensions ; l'arpentage étant nécessaire aux propriétaires du sol pour retrouver, après le retrait des eaux, la limite de leurs propriétés respectives, toute trace de délimitation ayant été effacée par le passage de l'inondation.

On le voit, l'Égypte n'existe que par le Nil, et le Nil dépend du Soudan. En effet, les lacs et les marais sont les agents régulateurs des

crues. Aussi, on peut dire que les maîtres du Haut Nil disposent de l'existence de l'Égypte.

Mais, depuis les milliers d'années que l'eau exerce son influence corrosive sur les assises granitiques qui composent les cataractes, celles-ci ont subi de l'usure, et des inscriptions retrouvées à Khartoum, sur les parois rocheuses, indiquent qu'à notre époque le plan des eaux est inférieur de 8 mètres à ce qu'il était autrefois.

De là provient la diminution de la surface des terres cultivées et, par conséquent, de la richesse de l'Égypte.

Il s'ensuit que les maîtres de l'Egypte ont songé, par des travaux artificiels, à restaurer ce que la nature avait créé ; c'est-à-dire par l'établissement de barrages, et par un meilleur aménagement des eaux, à augmenter la superficie du sol recouverte pendant les crues par les eaux du Nil.

Les Anglais ont donc construit le barrage d'Assouan. Ils en établissent un autre en ce moment au lac Tsana, source du Nil bleu en Éthiopie, et cela avec l'assentiment de l'Empereur Ménélick.

Partout, enfin, ils se préoccupent de l'aménagement des eaux de tous les affluents du Nil.

Mais, en même temps que ces travaux permettent d'envisager une plus grande prospérité pour l'Égypte, de vieux Égyptiens se demandent s'ils ne seraient pas de nature à consommer sa ruine, car, si ces barrages permettent de mieux répartir l'eau bienfaisante dans la basse et la moyenne Égypte, ils pourraient aussi servir uniquement à mettre en valeur les provinces du Soudan anglais, qui commence au Sud d'Ouadi Alfa, et à priver l'Égypte des eaux indispensables du Nil, au cas où cela deviendrait l'intérêt de ses égoïstes propriétaires provisoires.

N'oublions pas, en effet, que l'Angleterre, en ce moment, construit une ligne de Berber à Souakim, sur la mer Rouge ; que, par ce chemin de fer, elle pourra exporter les produits du Soudan anglais et de l'Afrique centrale. Que ce jour-là, la possession de l'Égypte, qui lui a été nécessaire pour conquérir le Soudan et l'Afrique centrale, ne lui sera plus indispensable ; que le fret sera infiniment moins cher par cette nouvelle voie ferrée et que, tenant par Aden et Socotora, le détroit de Bab el Mandeb, elle restera toujours maîtresse de la route des Indes ; cela lui permettrait, au cas où l'Europe, invoquant la parole donnée, l'inviterait à cesser l'occupation provisoire qu'elle exerce en Égypte, et à quitter cette contrée, de rester, non seulement

maîtresse des fertiles provinces de l'Afrique centrale, mais encore des points d'accès et des moyens de transport nécessaires pour les mettre en valeur et en exporter les produits.

Voilà donc ce que sont les barrages construits par les Anglais ou qu'ils construisent, voilà les espérances ou les craintes qu'ils provoquent là-bas. Il en est une autre, plus naïve peut-être, mais certainement fort touchante pour nous.

Un copte me disait : si les Anglais ont construit le barrage d'Assouan, c'est pour submerger l'île de Philae et le Temple d'Isis ; allez le voir, vous y trouverez l'inscription de Desaix. Certainement, l'Angleterre a voulu la faire disparaître, pour que les générations successives ne sachent plus que c'est, bien avant l'Angleterre, la France qui est la véritable conquérante de l'Égypte et à laquelle celle-ci doit la civilisation !

Et, je vais à Philae, petite île à 3 kilomètres en amont du barrage, et où se trouve la véritable perle de l'Égypte, ce temple d'Isis, un bijou d'art et d'architecture, dont les eaux léchaient le chapiteau des



L'Ile de Philae et le Temple d'Isis.

colonnes, et qu'elles ont probablement, à l'heure actuelle, tout à fait englouti. Seule, la tête des palmiers émergeait encore, petites oasis au milieu de l'immense nappe liquide ; et l'on songe mélancoliquement que la main brutale de l'homme a détruit, en quelques mois, ce que des années avaient été nécessaires à construire, ce que toutes les générations avaient admiré, ce que les siècles avaient respecté !

En bateau, je pénétrai dans les ruines du temple d'Isis ; des Nubiens, à la nage, m'en indiquaient les différentes parties et l'un d'eux, me guidant vers l'entrée du sanctuaire, me montrait sur la face droite du pylône d'entrée, l'inscription suivante, que je recueille précieusement sur mon carnet :

« L'an VI de la République, le 13 Messidor, une armée française

commandée par Bonaparte, est descendue à Alexandrie ; l'armée ayant mis, 20 jours après, les Mamelucks en fuite, aux Pyramides, Desaix, commandant la 1re division, les a poursuivis au delà des cataractes, où il est arrivé le 13 Ventôse de l'an VII.

« Les généraux de brigade, Davoust, Friant, Belliard ; Ponselot, chef de l'état-major ; Latournerie, commandant l'artillerie ; Eppler, chef de la (?)me légère.

« Le 13 Ventôse, an VII, de la République ; le 3 Mars, an de J.-C. 1799 ».

« Gravé par Castex, sculpteur ».

Les eaux du Nil léchaient les dernières lignes.... L'inscription a disparu à jamais, mais, ce qui restera toujours, c'est le souvenir glorieux de la France, laissant là, comme partout où elle a passé, le souvenir d'une nation grande et généreuse, songeant hélas souvent trop peu à elle-même, et luttant toujours plus pour des idées que pour des intérêts. C'est la différence qui existe avec les occupants ultérieurs de l'Égypte...


Kiosque du Temple d'Isis, a Philae.

A partir d'Assouan, le chemin de fer est interrompu par les falaises rocheuses qui enserrent le Nil.

De là à Ouadi Alfa, on est obligé d'emprunter la voie fluviale, et le service est assuré par les bateaux à vapeur. On se trouve, en pleine Nubie, dans un pays où les habitants sont doux, intelligents.

Le rocher ne leur laisse pas le loisir d'être cultivateurs. Ils sont matelots, industriels, domestiques ; mais leur vie se passe sur le Nil, et c'est peut-être à cela qu'il faut attribuer cette douceur de leur tempérament, et la vraie poésie qui se dégage au contact de ces êtres, pourtant si primitifs.

D'Assouan à Ouadi Alfa, nombreux sont encore les vestiges gran-

dioses des civilisations disparues. Ici, c'est le temple de Kalabché, élevé par Auguste sur les bords du Nil. Plus loin, ce sont les temples d'Ipsambboul à Abou Simbel, presque aux portes d'Ouadi Alfa, c'est-à-dire des provinces du Soudan anglais ; ces temples, construits par Ramsès II, constituent un des monuments les plus grandioses de l'Égypte ; ce sont des temples, cavernes, des hypogées, des tombeaux. dont la grandeur et les dimensions représentent une puissance vraiment incroyable.

D'Ouadi Alfa à Khartoum, l'Angleterre a poussé le rail, et maintenant, elle le prolonge dans la vallée du Nil bleu.

Mais. avant de suivre les progrès des Anglais dans tout l'Est africain, il est nécessaire de rappeler, en quelques mots, l'histoire des dernières années de l'Afrique.

Si l'on jette les yeux sur une carte d'Afrique éditée il y a 30 ans, on y voit les mentions suivantes : pays des éléphants, sources du Nil, montagnes de la lune. Ouvrez un atlas moderne, et vous verrez l'Afrique divisée en États européens.

Hier encore, on croyait l'Afrique inculte et déserte ; l'Afrique, disait-on, est le pays des oiseaux sans voix, des rivières sans eau, des fleurs sans odeur.

Bien au contraire, l'Égypte est le pays le plus fertile du monde; trois récoltes s'y succèdent dans l'année ; nul besoin de labourer, le fellah jette la semence dans le limon déposé par le Nil, et elle germe. Pas besoin d'engrais ; l'engrais, ce sont les ruines de cités immenses, qui ont à peine laissé un souvenir derrière elles !

Au Soudan, tout pousse à volonté, à la condition d'avoir de l'eau ; d'où la préoccupation constante de l'Angleterre d'aménager le régime des eaux, et de demander aux affluents du Nil les bienfaits dont le Soudan a besoin.

Là, le coton pousse admirablement, et qui nous dit que l'Angleterre ne songe pas à y créer d'inépuisables réserves de ce merveilleux textile, dont la rareté provoque, en ce moment, une crise générale.

Le centre de l'Est africain, la région des lacs, est un pays sain, par l'élévation de son sol, dont la moyenne est de 1.200 mètres au-dessus du niveau de la mer ; le blanc y vit facilement.

Quant à l'Afrique du Sud, elle produit tout ce qu'on lui demande : riz, maïs, millet, dattes, tomates, vigne, café, canne à sucre, etc. Aussi, je le répète, en assurant au centre africain l'eau qui lui est nécessaire, on peut transformer ces régions immenses, ces régions

qu'on croyait incultes, en un grenier d'abondance auprès duquel, malgré sa légendaire fertilité, n'aurait rien été l'Égypte d'autrefois, grenier d'abondance pourtant de l'Empire romain.

Mais, pour cela aussi, l'Angleterre avait besoin d'être maîtresse incontestée, non seulement du Nil, mais de tous ses affluents et de leurs sources. Nous verrons tout à l'heure comment elle est arrivée à ce résultat, mais constatons dès maintenant qu'elle n'a pas attendu un instant pour commencer la mise en valeur de ces immenses contrées, par l'aménagement des eaux, par l'étude des barrages à établir, en particulier au lac Tsana et au lac Rodolphe.

On peut se demander en effet si l'Angleterre, avec la largeur et la longueur de vues qui la caractérisent, n'a pas éprouvé des craintes pour la solidité de sa domination en Asie, où, tant du côté de la Chine que du côté des Indes, l'influence russe se développe d'une façon lente mais progressive, et si elle n'a pas redouté de voir son autorité, sinon son influence, passer un jour entre les mains de son redoutable adversaire.

Qui nous dit que, devant cette éventualité, l'Angleterre n'a pas songé à se créer, en Afrique, loin de sa puissante rivale, et à l'abri de ses coups, un empire d'autant plus riche qu'il serait vierge, ce qui donnerait à la spéculation son maximum d'effet utile ?

C'est en 1881 que la révolte d'Arabi Pacha donna un prétexte à l'intervention de l'Angleterre dans les affaires égyptiennes ; la France déclinait de coopérer avec elle, et dès 1882, les Anglais bombardaient Alexandrie et remportaient la victoire de Tel el Kebir, qui leur livrait l'Égypte.

A partir de ce moment, ils s'y installaient, non en protecteurs, mais en maîtres, et assurément, ce ne seraient ni les objurgations, ni les menaces de l'Europe, qui pourraient les amener à se retirer contre leur gré, mais uniquement ce fait qu'ils auraient, à un moment déterminé, tiré de l'Égypte tout ce qu'elle pouvait donner et qu'elle leur deviendrait désormais inutile.

En 1883, un de ces nombreux prophètes se lève au Soudan, le Mahdi, météore éphémère, rallie derrière lui le monde musulman, et enlève à l'Égypte toutes ses provinces du Sud égyptien.

A partir de ce moment, surtout après la mort, à Khartoum, en 1885, de l'héroïque et infortuné Gordon, la voie était tracée pour l'Angleterre, que cette situation troublée servait admirablement, et dont le devoir semblait tout tracé dorénavant : reconquérir les provinces per-

dues par sa pupille, et cela, avec ses soldats et avec son argent, c'est-à-dire avec l'armée et les finances égyptiennes.

Mais, ce qu'il est piquant de constater, c'est que cette entreprise, faite au nom de l'humanité, en faveur de l'Égypte et avec ses ressources, aboutit à l'établissement de la pure et simple domination anglaise sur les anciennes provinces égyptiennes, reconquises avec ses ressources. Il fallut d'ailleurs 15 ans pour mener à bien l'entreprise, et ce n'est que le 2 Septembre 1898, que le Sirdar Kitchener, écrasait les mahdistes à Ondurman et recouvrait Khartoum.

Pendant toute cette période, nous voyons l'Angleterre poursuivre doublement son but. D'une part, nous venons de la montrer, faisant tout ce que les conquérants de l'Égypte avaient été amenés à faire, à toutes les époques, remontant le cours du Nil, puis établissant successivement leur domination sur ses affluents et s'étendant jusqu'aux sources, pour dominer complètement le Nil, dont dépend l'Égypte. C'est ainsi que l'Angleterre fût amenée à aller jusqu'aux grands lacs, d'une part, à englober le Bahr el Ghazal, et, ne pouvant ou n'osant vaincre Ménélick, à se mettre d'accord avec lui pour exploiter, à son profit le régime des eaux, issues en Abyssinie.

D'un autre côté, elle ne s'occupait pas, en Afrique, uniquement de l'Égypte, mais elle faisait de la politique africaine générale, et cherchait à s'assurer la libre domination de tout l'Est africain.

En 1890, elle était seulement au Cap, qui constitue une triste colonie; c'est un désert ! Le seul moyen de transport était alors le chariot à buffles. Dix ans après, en 1900, la Rhodésia éiait sillonnée par plus de 4.000 kilomètres de chemins de fer, qui couvraient leurs frais de premier établissement et d'exploitation.

L'Angleterre avait fait du Cap sa base d'opérations, et, s'étendant petit à petit jusqu'à Delagoa bay, faisait la tache d'huile et fondait la colonie du Natal. Elle tentait alors de s'élever vers les hauts plateaux, mais elle était arrêtée par le Transvaal, devant lequel elle était obligée de s'incliner.

L'Angleterre tournait alors la difficulté par les colonies portugaises, les écrasait et arrivait au Tanganyika.

L'an dernier, le Transvaal était écrasé, et la domination anglaise s'étendait, sans interruption, du Cap jusqu'à la colonie de l'Est africain allemand et au lac Tanganyika.

Dès 1890, par le traité du 14 Juin, la Grande-Bretagne se mettait d'accord avec l'Allemagne, pour la délimitation de leurs positions

respectives, dans les environs du lac Victoria. Ce traité sanctionnait la main-mise de l'Anglais sur Zanzibar, tandis que l'île d'Eligolande passait entre les mains de l'Allemagne.

En 1891, l'Angleterre signait, avec le Portugal, un traité rejetant celui-ci du Zambèze et consacrant la séparation définitive des colonies de l'Angola et du Mozambique.

D'autre part, en 1894, le 12 Mai, était signé un traité entre l'Angleterre et l'Etat Indépendant du Congo. Cet acte fixait la limite réciproque des positions de chacun. Le Congo cédait à l'Angleterre une bande de 25 kilomètres de large, entre le lac Tanganyika et le lac Albert-Édouard, permettant ainsi à l'Angleterre de rejoindre les deux lacs, sans passer sur le territoire du Congo, ou sur celui de l'Est Africain.

Enfin, l'Angleterre accordait à bail au Congo, jusqu'à la mort de son Souverain actuel, l'enclave de Lado, c'est-à-dire les territoires situés sur la rive gauche du Nil blanc, du lac Albert-Nyanza, au Nord de Lado.

L'Angleterre a d'ailleurs, depuis, amèrement regretté cette concession, sur laquelle elle s'efforce de revenir, depuis qu'elle s'est aperçue de la nécessité de faire passer, à cet endroit, le prolongement de sa ligne du Cap au Caire.

Rappelons de suite que la clause, par laquelle le Congo cédait à l'Angleterre une route de 25 kilomètres de large, du Tanganyika au lac Albert-Édouard, ne fût pas sanctionnée par l'Allemagne, qui ne tenait pas à avoir l'Angleterre comme voisine de ses frontières occidentales.

La difficulté était sérieuse pour la Grande-Bretagne, dont le plan grandiose d'une possession ininterrompue du cap de Bonne-Espérance à la Méditerranée, se trouvait déjoué par ce fait que les possessions allemandes de l'Est Africain et celles de l'État Indépendant du Congo s'étaient rejointes entre les lacs. Si l'Angleterre ne parvenait pas à lever cette difficulté ou à se mettre d'accord avec ses ardents rivaux, son rêve pouvait s'évanouir, et cette colossale entreprise rester inachevée. Elle fut donc obligée de s'entendre avec l'Allemagne qui, par un arrangement intervenu en 1898, l'autorisa à continuer, sur son territoire, la ligne générale, à la condition que celle-ci serait à cet endroit, administrée et exploitée par l'Allemagne.

Le même arrangement consacrait, en outre, la question des archipels des îles Samoa et Salaga, sans qu'on sache encore bien exactement

quels sont les sacrifices consentis par l'Angleterre pour amener sa voisine à lui concéder un traitement qui lui était devenu indispensable.

Nous venons de voir l'Angleterre, partant des bords de la Méditerranée, remontant la vallée du Nil et s'enfonçant vers le Sud. Nous l'avons vue, en même temps, partant du Cap et remontant vers le Nord. Comme deux gigantesques aimants, ses colonnes marchent, l'une vers l'autre, et vont se rejoindre.

Pendant le même temps, 200 Sénégalais, conduits par un officier français, quittaient l'embouchure du Congo et, se dirigeant de l'Ouest à l'Est, marchaient à la rencontre des missions françaises qui, de Djibouti, se dirigeaient vers le Nil, cherchant à réaliser de l'Ouest à l'Est, mais avec quelle différence de moyens! ce que l'Angleterre faisait du Nord au Sud.

Les deux races devaient se rencontrer, Fachoda fut le point d'incidence....

La France se retira, et abandonna, en même temps, tout le bassin de Bahr el Gazal, qu'elle avait reconnu, et qui était couvert de ses postes.

Mais, avant de faire le silence sur ce point douloureux de notre histoire, nous ne pouvons oublier par quel phénomène d'énergie, de persévérance, d'endurance surhumaine l'héroïque Marchand et ses compagnons, livrés à leurs propres ressources, traversèrent, de l'Atlantique à l'Océan Indien, tout le continent africain, non seulement le traversèrent, mais encore amenèrent, au point désigné d'avance, une troupe compacte, homogène, pourvue de tous ses moyens et capable, comme elle l'a montré, d'infliger un sanglant désastre aux bandes du Mahdi!

Aussi, n'est-il que juste de rappeler que, dans l'occurrence, nos plus ardents concurrents eux-mêmes, reconnurent les vertus héroïques de notre concitoyen.

Après Fachoda, quoi donc pouvait encore gêner l'Angleterre?

C'était l'Abyssinie!

L'Abyssinie est un plateau montagneux dominant la vallée du Nil, de hautes falaises à pic, vrai bastion, placé sur le flanc de la vallée du grand fleuve.

La réduire, il n'y fallait pas songer! Les Italiens venaient d'apprendre, à leurs dépens, quelle était la puissance de cet adversaire. La séduire était plus opportun, l'Angleterre s'y employa et y réussit.

Par un traité en date du 15 Février 1902, l'Angleterre obtint de faire

passer sur le territoire abyssin, sa ligne de chemin de fer; elle obtint en outre la concession, dans les environs d'Itang, sur le Baro, d'un terrain de 400 hectares, pouvant lui servir de dépôt et de base d'opérations industrielles. Ménélick, en même temps, concédait à l'Angleterre, la faculté d'étudier le régime hydrographique de tout son empire, et d'aménager les sources de tous les affluents du Nil, en même temps que le débit des lacs de son empire.

Cet arrangement était d'une importance capitale. En effet, entre Khartoum et le lac Albert-Nyanza règnent, nous l'avons dit, d'immenses espaces qui, pendant la saison des pluies, se transforment en d'immenses marais, aussi impropres, par leurs sous-sols, à la construction d'une voie ferrée, qu'ils le sont à la navigation par l'immense amoncellement des plantes tropicales, qui les obstruent littéralement. Il fallait donc dévier la ligne.

De Khartoum, remonter la vallée du Nil bleu, couper, à angle droit, le Baro et le Sobat, dans les environs d'Itang, longer la rive occidentale du lac Rodolphe, pour venir aboutir au lac Victoria-Nyanza, d'où d'ailleurs le chemin de fer de Port-Florence à Monbasa, relie déjà le centre africain à l'Océan Indien.

C'est cette concession que la diplomatie anglaise a eu l'habileté d'arracher à Ménélick, et désormais, tous les obstacles d'ordre militaire ou diplomatique étant levés, il ne nous reste plus qu'à examiner quelle est la situation actuelle.

Le rail est posé d'Alexandrie à Philoé, au Sud d'Assouan, et permet de faire le trajet en 26 heures. De Philoé à Ouadi Alfa, un service de bateaux à vapeur, sur le Nil, permet de se rendre en 48 heures. De Ouadi Alfa à Khartoum, chemin de fer, 26 heures, ce qui fait que, d'Alexandrie à Khartoum, il existe d'ores et déjà 2.200 kilomètres de chemins de fer en exploitation.

Au Sud, le chemin de fer est exploité du Cap à Buluvayo, dans le Matébélé. La ligne est construite de Buluvayo à Wankie et elle atteint actuellement le Zambèze; elle franchira ce fleuve à Victoria-Falls, c'est-à-dire aux chutes du Zambèze. Ces chutes, dont la nappe est de 900 mètres et la hauteur de 120 mètres, ont un débit qui représente deux fois et demie celui du Niagara. On y monte en ce moment-ci un viaduc dont les 1.600 tonnes d'acier, arrivant directement d'Angleterre, permettront, dans quelques mois, de pousser la ligne vers le Nord.

Du Zambèze, la ligne atteindra la rive Sud du lac Tanganyika. Là,

le bateau à vapeur remplacera la voie ferrée qui reprendra, et, entre la rive Nord du lac Tanganyika et la rive Sud du lac Albert-Édouard, par le lac Kivu, traversera, comme nous l'avons dit, le territoire de l'Est africain allemand.

Provisoirement, et avant la construction de la section de Khartoum au lac Victoria, une ligne partant de l'extrémité septentrionale du lac Albert-Nyanza, descendra la rive gauche du Nil blanc, jusqu'à Lado, longeant la partie du fleuve semée de rapides, pour, de Lado à Khartoum, laisser se terminer le voyage au moyen de bateaux à vapeur.

Ainsi donc, à l'heure actuelle, sur un trajet total du Cap à Alexandrie de 10.200 kilomètres, il en est 7.800 qui sont prêts. 2.400 seulement restent à construire, et quand on se rend compte de la rapidité avec laquelle l'Angleterre a su mettre en exploitation les sections actuellement ouvertes, on peut admettre que l'an prochain, en 1905, le grand rêve sera chose réalisée ; que de la Méditerranée au cap de Bonne-Espérance, sera tracée cette ligne discontinue, merveilleux véhicule de la civilisation et outil incomparable pour l'exploitation des richesses dont la plupart sont encore inconnues.

N'oublions pas que, pendant ce temps, l'Angleterre a construit, de Monbasa, sur l'Océan Indien, à Port-Florence sur le lac Victoria-Nyanza, une ligne de 935 kilomètres, actuellement en exploitation. La moyenne des altitudes varie entre 1.660 et 2.520 mètres, et on ne dépensa pas plus de 140.000 fr. le kilomètre ; et pourtant, quelles difficultés à vaincre ! populations sauvages, anthropophages, dont la férocité ne cédait qu'à celle des félins, venant la nuit rôder autour des cages blindées qui abritaient le sommeil des ouvriers. Pas d'eau, le train obligé d'en transporter lui-même les quantités nécessaires. Pas de vivres, obligé de tout faire venir de la base d'opérations.

Le rail suit constamment la colonne, pour aboutir, avec une rapidité digne d'éloges, à un résultat qui fait entrevoir un magnifique essor économique.

Pendant ce temps, l'Angleterre étudiait la construction du chemin de fer de Berber à Souakim, sur la mer Rouge, opération qui sera bientôt réalisée et qui, comme je le disais plus haut, pourra permettre éventuellement aux provinces du Soudan anglais de se passer de l'Égypte, aboutissant directement à la mer pour l'exportation de ses produits, et réalisant en même temps une économie considérable des frais de transport.....

On peut se rendre compte, par ce rapide exposé, combien impor-

tantes ont été les transformations apportées depuis moins de 15 ans, dans tout l'Est africain. On doit se demander aussi quelle prospérité l'avenir réserve à ces régions, pénétrées de tous côtés aujourd'hui par la civilisation, et l'essor que le vingtième siècle réserve au continent africain. Il est permis de croire que c'est de ce côté que, pendant le cours de notre génération, se tourneront les activités, et il est à souhaiter que la France, qui a de si grands intérêts en Afrique, ne laisse ignorer à aucun de ses enfants les débouchés importants que le continent noir, désormais mieux connu, réserve à leur activité.

COMPTE-RENDU

D'UN

VOYAGE DANS L'ITALIE DU NORD

PAR LA SUISSE

FAIT EN SEPTEMBRE 1902,

Par M. ÉMILE RAOUST,

LAURÉAT DU PRIX PAUL CREPY.

Passant par la Suisse et le Gothard, j'ai pu en Septembre 1902 visiter une grande partie de la Lombardie, de la Vénétie et de la Toscane, grâce à la libéralité de Madame Crepy, à qui je suis heureux d'exprimer ici toute ma reconnaissance.

J'avais le choix du chemin : mais les conseils éclairés de M. Nicolle. qui voulut bien examiner le plan sommaire du voyage me décidèrent pour la route du Gothard ; c'était une occasion de traverser la Suisse et de suivre en même temps la grande voie de commerce qui réunit le Nord et le Sud de l'Europe. — Après un coup d'œil aux lacs italiens, je devais passer par Côme et Milan, où prospère l'industrie de la soie, partir ensuite vers les vieilles villes mortes : Vérone, Venise et Ravenne, tout l'Orient ; Florence et Pise, toute la Renaissance, et revenir vers la Suisse par les grandes cités de

l'avenir : Gènes et Milan. C'était un voyage à travers l'histoire d'hier et de demain.

Dans les premiers jours de Septembre, je pris à Bruxelles l'express qui le soir même me débarqua à Bâle. Je n'insisterai guère sur la route : par Namur, Arlon, Luxembourg nous traversons les schistes boisés de l'Ardenne, et déjà nous sommes en Allemagne ; les fonctionnaires luxembourgeois ont le langage, le costume et le « port » germanique.

De la rapide traversée du plateau lorrain et de la plaine d'Alsace, j'ai gardé le souvenir à toutes les gares du casque à pointe d'un factionnaire et de la casquette groseille du chef de gare, toujours là comme deux symboles : employés et soldats sont les deux forces de la germanisation dans les pays annexés, — Metz, Strasbourg, Colmar, Mulhouse : dans le soir qui tombe, la ligne violette des Vosges s'estompe au loin, pendant que çà et là s'allument les feux des usines ; jusqu'à nous se déroule l'immensité des cultures de froment, de chanvre, de lin, de houblon. Toute cette fertilité du sol, toute cette activité industrielle me laissent comme une impression de regret, quand j'arrive en Suisse.

Bâle est une de ces villes où la vie moderne se superpose aux vestiges d'une vie plus ancienne et plus simple, sans les entamer et sans les enlaidir : aussi près des grandes avenues de platanes bordées de riches villas, (Bâle est la cité des millionnaires), à côté de la gare bouleversée par d'immenses travaux, trouvons-nous, grimpant à la vieille cathédrale, de petites ruelles étroites et escarpées, aux façades sculptées ou décorées de fresques naïves ; d'une maison un gazouillis monte, un plain-chant de petits oiseaux : c'est une école où les jeunes Bâlois chantent en chœur un refrain allemand. Une de ces ruelles me mène sur la place du Marché, où l'Hôtel de Ville (Rathaus) tout enluminé de fresques apprend aux Bâlois l'histoire de leur cité : on est choqué d'abord par l'éclat des couleurs et par la lourdeur de ce gothique bourguignon, mais on croise sur la place les grosses Suissesses à la taille courte, aux joues pleines et rouges, on entre dans les brasseries enfumées où des Allemands et des Bâlois dégustent leur blonde bière ou leur kirsch : on voit que tous ces gens aiment les sensations fortes, et on les comprend mieux.

Si l'on va au Musée, l'impression est la même : à côté des Durer qui vous saisissent par la vérité et l'expression du dessin, voici des Holbein étonnants par leur compréhension et leur amour du réel ; le « Christ mort » d'Holbein le Jeune avec ses plaies verdâtres, son teint livide, sa face qui garde encore la flétrissure d'une lente agonie, nous émeut et nous angoisse : et que nous sommes loin de la « Vierge au chardonneret » de Raphaël !

Près du Musée, la belle Cathédrale en grès rouge, mi-gothique, mi-romane, possède une merveille : c'est le vieux portail St-Gall, historié de bas-reliefs curieux, dont le bronze vert des vantaux s'harmonise si bien avec les teintes roses des colonnes et des sculptures que l'œil s'y attarde et s'y plait.

Derrière l'église, je traverse les longues salles d'un cloître gothique, et j'arrive sur le Pfalz, large terrasse ombragée qui domine le Rhin. Le fleuve dessine sa courbe élégante, après avoir franchi les trois ponts de la ville : vers l'Ouest ondulent les derniers « ballons » des Vosges ; au loin, vers la droite, comme une ligne, la Forêt-Noire ; en face de moi, le Petit-Bâle (Kleine-Bâle) fume et travaille, ceint de hautes cheminées ; c'est la ville industrielle qui tisse, qui forge, qui teint : et l'on prévoit le temps proche où son diminutif ne sera plus qu'un contre-sens...... ou un souvenir.

Dans l'après-midi, je quitte Bâle par une pluie torrentielle ; le petit chemin de fer suisse, coquet et lent comme un tramway, traverse le plateau : on attend les grandes cimes, on ne rencontre que des croupes, on prévoit une toile sublime, c'est une délicate miniature qu'on doit admirer. Partout des villas, des fermes, à peine des bois : des bosquets. Puis on longe le lac de Sempach, et voici les « neiges éternelles ». A Lucerne où je descends, un beau spectacle m'attend : la pluie vient de cesser, le soleil auréole de pourpre le grave Pilate aux crénelures gigantesques ; autour du lac des Quatre-Cantons, tout une ceinture de cimes neigeuses se détache sur un fond gris sombre ; le Rigi à ma gauche émerge d'une guirlande de jardins luxuriants auxquels les dernières lueurs du jour donnent un soyeux aspect de velours vert ; un double arc-en-ciel fait un cadre sublime à ce tableau, tandis qu'un orchestre lointain accompagne en sourdine cette grandiose harmonie de couleurs et de lignes.

La ville a un côté déplaisant, le côté « ville d'eaux » : grands hôtels cosmopolites, fiacres, guides, étalages garnis de « souvenirs », commissionnaires dont l'importunité égale celle des fachini italiens, un palais des fêtes enfin, un palais gothique...... en carton ! Mais tout le quartier de la Reuss a gardé le caractère sévère des siècles passés. Deux vieux ponts de bois traversent la rivière ; tous deux ont leurs panneaux ornés de peintures naïves du XIVe et du XVIe siècle : la Vie de saint Léger, patron de la ville, sur le Kapellbrucke (Pont de la Chapelle) et une Danse des Morts, de Gaspard Meglinger, sur le pont des Moulins ; les ancêtres n'étaient pas gais !

Pour voir toute la ville, je fais l'ascension du Gütsch, un simple mamelon. La Reuss issue du lac étincelant coule rapide sous ses cinq ponts ; ici la vieille tour Renaissance de l'Hôtel de Ville ; là-bas s'effilant dans le ciel pur les deux clochers de l'église St-Léger, et grimpant sur la hauteur de Musegg un vieux mur d'enceinte flanqué de neuf tours a l'air de vouloir défendre la cité contre l'armée pacifique des touristes qui l'envahit tous les ans. Lucerne est encore belle ainsi, mais on peut déjà regretter les vieilles maisons de bois disparues : elles abritaient des gens à l'âme simple qui plaisamment appelaient leur bourg « le nid des cigognes ».

Vous connaissez tous cette mauvaise humeur qui saisit le voyageur surpris au saut du lit par le brouillard ou la pluie ; je trouve l'un et l'autre à mon

réveil. Mais intrépide ou confiant, je prends à 7 heures le bateau pour Fluelen, malgré les brumes épaisses qui cachent les montagnes, Lucerne, les rives mêmes du lac. Les stations se succèdent dans le froid : Weggis, Vitznau ; les exploits de Tartarin ne me portant pas ombrage, je renonce à l'ascension du Rigi, dont je distingue à peine le funiculaire. Je ne commence à « voir clair » qu'aux approches de Brunnen, à l'entrée même de la branche d'Uri : comme par enchantement, le rideau se déchire, le soleil fait miroiter les eaux, étinceler les neiges : çà et là quelques franges de brouillard s'accrochent encore aux saillies des roches, aux sapins, aux cimes, et les Alpes apparaissent toutes. C'est un ravissement pour l'œil : les rochers, tourmentés par les révolutions géologiques, s'abîment dans le lac ; au milieu des sapins qui les surplombent, la note claire d'une villa, ou dans les creux de la montagne, au bord de l'eau, le bulbe élégant d'un clocher ; au loin, vers l'Ouest, s'impose la masse éclatante de l'Urirostock et de son glacier. — L'historien a aussi des satisfactions : cette prairie verdoyante, c'est le Rütli, la propriété sacrée de la Suisse où le 7 Novembre 1307 Uri, Schwitz et Unterwald conclurent une alliance défensive contre la tyrannie autrichienne ; là-bas c'est la Chapelle de Tell, bâtie à l'endroit où Guillaume Tell sauta, dit-on, de la barque de Gessler sur le rivage : et tous les Suisses entretiennent pieusement ce souvenir. C'est dans ce cadre seulement, que l'on peut comprendre l'histoire admirable de ce petit peuple, et son amour profond pour l'indépendance et la liberté !

Après trois heures de traversée, le bateau arrive à l'extrémité du lac, à Fluelen où se jette la Reuss.

Désormais, c'est à pied que je vais remonter la vallée du torrent vers le Gothard : c'est encore la meilleure manière de voir un pays. — La vallée est large encore et le paysage n'est qu'agréable et gai ; on entend la musique argentine des clochettes et le bruissement de la Reuss à droite ; la route franchit quelques torrents, puis traverse Altorf où régna le « méchant Gessler », où la flèche a percé la pomme, et deux fontaines et une statue rappellent ce haut fait. Devant moi se découpe au fond de la vallée la haute pyramide du Bristenstok couronnée de neige. Après Erstfeld, je passe sous un viaduc et je longe la Reuss qui coule assez calme sur un lit de cailloux blancs. Les montagnes se resserrent bientôt, les pâturages deviennent rares : on rencontre quelques vieilles maisons adossées à la roche, au milieu des sapins : de grosses pierres consolident la toiture faite de rondelles de bois verni : on les croirait désertes, si les vitraux et les pots de fleurs qui égaient les fenêtres ne révélaient au passant une vie intérieure.

Déjà les ombres tombent des hautes cimes, quand j'arrive à Amsteg. — Le chemin de fer passe sur le Kerstelenbach, affluent de la Reuss, par un magnifique pont métallique qui domine toute la vallée de Maderan ; et il est remarquable que les travaux humains ont ici embelli la nature, si grande pourtant

par sa solitude sauvage. Bientôt dans le soir qui s'étend sur la vallée, un soir serein et clair, tout un orchestre s'élève : c'est la voix grave des torrents, les clochettes des troupeaux rentrant à l'étable, et venant on ne sait d'où de mystérieuses tyroliennes que des jeunes pâtres chantent à la nuit qui croît.

Le lendemain de bonne heure, et par un clair soleil, je continue ma route vers Goeschenen ; le chemin monte en corniche et surplombe la Reuss qui bouillonne et mugit. Le paysage devient plus sévère ; mais la vie n'est pas absente de cette grande voie de transit international. On commence à tirer profit de ses richesses naturelles : çà et là des moulins utilisent la force des chutes ; parfois aussi on ouvre la montagne pour en extraire le granit et je remarque l'importante carrière de D. Restelli et Cie où travaille une fourmilière d'ouvriers, et qu'une double voie relie au chemin de fer.

La Reuss n'apparaît bientôt plus qu'au fond d'une gorge à travers le feuillage sombre des sapins : elle est comme la chanson de cette route du Gothard, accompagnant le voyageur du refrain léger ou grave de ses blanches cascades ; de tous côtés les torrents ravinent les flancs des montagnes et tracent comme des rides sur leur vieille écorce. — On franchit la Reuss sur des ponts de pierre jetés d'un rocher à l'autre ; et en grimpant à Wasen dont le clocher pittoresque domine toute la vallée, je dois admirer les gigantesques travaux de la voie du Gothard : pour monter quelques centaines de mètres, le chemin de fer emploie de grands tunnels à spirale ; s'enfonçant dans le flanc de la montagne, il parcourt un grand cercle et reparaît en arrière, trente ou quarante mètres plus haut, si bien que trois ponts dominent les chutes de la Meien-Reuss en s'étageant au-dessus du gouffre.

Après la belle chute du Rohrbach, je découvre bientôt les deux clochers de Gœschenen à l'entrée septentrionale du grand tunnel : à droite s'étend la belle vallée de Gœschenen-Reuss couronnée par les glaciers du Gerstenhorn. La route continue à monter vers Andermatt et la vallée d'Ursenen, mais je réserve cette excursion pour le retour ; car j'ai hâte d'entendre roucouler les pigeons de San Marco. Le soir même je descendais à Bellinzona et déjà voici l'Italie. On est encore en Suisse ; mais les châtaigniers, les mûriers, les figuiers, les vignobles ont remplacé les sapins ; la ligne des montagnes est plus douce ; les habitants eux-mêmes n'ont plus la lourdeur et l'enbonpoint des Bâlois ; ce sont des nerveux, des enthousiastes ; et c'est l'italien qu'ils parlent : ils ne scandent plus, ils gazouillent.

Sans m'attarder à Bellinzona, je décide de parcourir en bateau le lac de Lugano et la branche occidentale du lac de Côme : dans la parure de ses figuiers et de ses châtaigniers, la blanche Lugano s'étend en amphithéâtre jusqu'aux eaux bleues du lac. Partout l'homme a tiré parti de la douceur du climat, il a transformé les pentes en terrasses régulières ou « ronchi », et les cultures s'étagent en gradins jusqu'au sommet. C'est un beau spectacle en vérité que celui de ces villas, de ces cottages enfouis dans la verdure à Castagnola, à

Gaudria, à Osteno, monotone aussi parce que le joli fatigue plus vite que le grandiose.

Un petit tramway nous mène bientôt à travers les récoltes et les vignobles jusqu'à Menaggio, au milieu du feuillage gris et léger des oliviers, devant l'immensité bleue du lac de Côme ; en face de nous, s'avance la pointe de la Brianza où grimpe Bellaggio : des villas qui sont à la fois des palais, des musées et des serres, des ruelles en escaliers toutes blanches de soleil, où s'étend la paresse des fachini, et, sous le feuillage, quelques fabriques de couvertures de soie, comme honteuses de faire entendre le tic-tac de leurs métiers : et je ne puis m'empêcher de songer aux temps géologiques où tout ce paradis de verdure n'était qu'une mer de glace avançant ses moraines jusque dans la plaine lombarde. — Le bateau de Côme n'étant parti qu'à 6 heures 1/2, j'ai parcouru le lac par un magnifique clair de lune qui étendait comme un voile bleu sur la pente des monts et la beauté de ce spectacle m'a empêché de regretter la lumière dorée du jour. Tandis qu'autour de nous, comme des reflets d'étoiles tremblent les feux de quelques barques où « s'arpègent des caresses », voici dans le lointain, comme une voie lactée : c'est Côme, l'Élégante.

La patrie des deux Pline est le type de la ville italienne du Nord avec ses toits en terrasses, ses rues baignées de soleil où les arcades font une ligne d'ombre, son « duomo » (cathédrale) au style roman, sobre dans son ensemble, mais fastueux et compliqué dans ses détails, avec son « Broletto » bigarré qui a du gothique le dessin, et d'un précieux travail de marquetterie la disposition et la couleur.

Mais un jour viendra où Côme ne sera plus qu'une ville enfumée : tout ce riant pays de la Brianza qui s'avance entre les deux bras du lac, pratique l'élevage du ver à soie, et dans les plus petits villages on trouve les antiques « filande » où en famille on manipule la soie : mais de plus en plus les grandes fabriques se multiplient, utilisant, à défaut de charbon, la force des torrents alpestres. A Côme j'ai pu visiter l'usine de la « Société anonyme de teinturerie et d'apprêt » : de grands laboratoires, d'immenses et clairs ateliers où travaillent 800 ouvriers, et « dans la ville et ses faubourgs, me dit l'ingénieur qui me guide, on compte 2 usines à apprêter, 4 teintureries, 60 tissages... »

De Côme à Milan en effet, à travers la vaste plaine, ce ne sont que des mûriers et des mûriers, jusqu'à l'infini, et à leur ombre ondulent les moissons de froment et de maïs.

Milan est une grande ville moderne, et c'est presque tout ce qu'on en peut dire : avenues, boulevards, jardins publics, arc de triomphe, galeries couvertes, brasseries, lumière électrique, rien ne manque, pas même l'inévitable statue de Victor-Emmanuel, ornement de toutes les villes italiennes ; mais elle garde quelques belles reliques du passé et j'ai été pieusement les visiter. La vieille basilique lombarde de San Ambrogio (IX[e] siècle) avec son atrium, sa

coupole hexagonale et ses deux campaniles, avec ses bas-reliefs et ses inscriptions, évoque, dans un quartier désert, toute la poésie des premiers temps chrétiens. — Le musée Brera, outre sa collection de primitifs italiens, a quelques belles œuvres où sourit déjà toute la grâce de la Renaissance ; j'ai admiré l'amour du costume et du pittoresque de Gentile Bellini et la douceur tendre et l'accent maternel des madones de son frère Giovanni ; une des premières œuvres de Raphaël : le Mariage de sainte Catherine, trahit dans les attitudes et l'expression enfantine des visages l'influence du Pérugin.

Dans le réfectoire du couvent de Ste-Marie-des-Grâces, la Cène de Léonard de Vinci ne laisse que deviner les intentions du maître, tant les outrages du temps et les restaurations maladroites l'ont altérée.

Le Dôme, travail de six siècles, encore inachevé, laisse une impression troublante : sa façade est une réunion de tous les styles et de toutes les fantaisies ; l'intérieur cependant est grandiose avec ses cinq nefs et ses colonnes à tambours ; mais pour comprendre le caractère de l'édifice il faut grimper les 484 marches de son clocher, et l'on se trouve au milieu d'une forêt d'aiguilles surmontées de statues ; des dentelles de marbre habillent les rampes et les colonnes jusqu'à la flèche : c'est un art qui étonne sans émouvoir et qui plaît à l'esprit sans atteindre l'âme. C'est de ce clocher aussi qu'on peut concevoir la destinée nouvelle de Milan : au milieu de cette grande plaine fertile, couverte de mûriers, elle apparaît comme l'entrepôt naturel de la soierie, tandis que l'enceinte de ses hautes cheminées la dénonce comme un grand centre industriel. Au loin brillent les Alpes : mais ce n'est plus une barrière, car le tunnel du Gothard met depuis 1882 le premier marché d'Italie en relations directes avec les principaux centres manufacturiers d'Allemagne et de Belgique. La grande voie de transit que j'ai parcourue jusqu'à présent a Milan pour but et on peut prédire un brillant avenir à la vieille capitale lombarde.

Dans l'après-midi, le train me conduit doucement, oh ! très doucement, à Vérone ; et comme par la portière, toujours se déroule la mer immense des moissons, et que ce spectacle, pour châtoyant à l'œil qu'il soit, ne laisse pas d'être un peu monotone, je regarde dans mon compartiment où l'air échauffé invite à l'assoupissement : ah ! mes voisins n'ont pas sommeil ! Le wagon n'est qu'un chant, un gazouillement, un éclat de rire ; ces gens ne se connaissaient pas, dans une heure ils vont se quitter, et ils sont à peine assis l'un en face de l'autre qu'ils se racontent toute l'histoire de leur famille, avec de grands gestes et de grands mots. Dans un coin, deux jeunes filles partagent avec un beau gas qui vient de monter à Chiari, un quartier d' « angulia fresca » (pastèque), et celui-ci leur verse dans une vieille visière, le vin rouge d'un « fiasco », et les voilà tous trois qui rient de tout l'éclat de leurs dents blanches, sans penser, j'en suis sûr, à la blonde Gyptis, fille de Nann, qui

se fiança au voyageur phocéen en lui tendant la coupe où elle venait de boire.

Mais nous longeons le lac de Garde et la frêle péninsule de Sermione ; à droite, au milieu de la plaine, une série de collines s'étend en amphithéâtre : ce sont les moraines terminales d'un grand glacier de 280 kilomètres qui descendait jadis des puissants massifs de l'Œrtzthal. Voici les remparts de Peschiera, une des places du fameux quadrilatère, nous traversons le Mincio, et le train s'arrête à la Porta Nuova, devant les fortifications de Vérone : partout, le long du Corso Victor-Emmanuel, je rencontre des officiers et des soldats en tenue de campagne : c'est que demain, tâche à m'expliquer mon hôtesse, aura lieu près de la ville « la grande parade militaire » qui finit les manœuvres, et : « le Roi sera là », ajoute-t-elle avec un grand geste emphatique. Mais peu m'importait le Roi et sa « parade », car la ville me réservait d'autres joies.

Oh ! la claire et belle cité que Vérone, cité de la lumière et de la couleur : les plus petites échoppes ont leur façade égayée d'une teinte rose ou bleue ou mauve. Dans la double boucle qu'il dessine, l'Adige tout argenté de soleil passe sous un antique pont romain dont la mousse disjoint les pierres, et sous le vieux pont militaire de Castel-Vecchio dont les créneaux évoquent la domination des Scaliger et tout le brillant passé de Vérone. Ce qui caractérise surtout la ville, et la rend si originale, c'est sa Place aux Herbes : figurez-vous comme fond, un riche palais à terrasse couronnée d'élégantes statues, et à gauche un hardi campanile dressant sa flèche dans un ciel bleu ; sur la place de vieilles reliques ont l'air de continuer à vivre de la même vie que jadis dans un décor familier : c'est une colonne portant le lion de Saint-Marc, un peu plus loin une tribune d'où l'on proclamait les jugements du temps de la République vénitienne, au milieu de la place, une fontaine où les femmes viennent « encore » laver leur linge en bavardant (et vous connaissez les bancs circulaires du jardin des Tuileries, soigneusement entourés de grilles, parce que les grandes dames s'y asseyaient jadis : voilà une « dévotion » que ne comprendraient pas les Italiens). Sur cette place, les Véronaises forment des groupes rieurs pour admirer le velouté des figues, des pêches et des raisins sous les ombrelles blanches des marchandes de fruits. « Il semble, dit Henri Heine, que cette foule groupée sur la Place des Herbes à Vérone, n'ait fait dans le cours des temps que changer insensiblement d'habit et de langage : l'esprit de la civilisation a peu changé ».

Et la Place dei Signori toute voisine est bordée de palais d'un art Renaissance si sobre et si délicat qu'il faut ce soleil de Vérone pour le mettre en valeur, et une âme d'Italien pour le concevoir et le comprendre ; avec ses colonnettes frêles, ses guirlandes de feuillage et ses médaillons, la Loggia del Consiglio fait penser aux décorations pompéïennes de la maison des Vettii. — Par un étroit passage voûté j'arrive aux tombeaux des Scaliger, qui nous

révèlent toute l'âme de ces petits despotes italiens du XIVe siècle, orgueilleux, ambitieux et fats : le tombeau de Con Grande Ier mort en 1329 est simple et noble ; celui de Mastino II mort en 1359, plus fastueux et plus compliqué ; celui de Con Signorio mort en 1375, dépasse les deux autres en magnificence et en mauvais goût : mais la ville qu'ils gouvernèrent réclame un prix unique pour les laisser voir. C'est la revanche du destin !

Sur la Place Victor-Emmanuel, s'élèvent les « Arènes », restes grandioses d'un cirque romain ; et près de l'Adige, aux deux extrémités de la ville, le Dôme et l'église San-Zeno d'un style roman naïf, ont des portails singuliers : des brebis accroupies servent de soubassements aux colonnes et des têtes d'hommes grimacent aux chapiteaux : les bas-reliefs coloriés du tympan racontent des histoires du temps passé.

Les longs quais de l'Adige limoneuse ont dû faire éclore bien des âmes de poètes et d'artistes, à en juger par les fleurs de délicatesse épanouies sous ce ciel bleu.

De Vérone à Venise nous longeons les Monts Lessini : à droite, s'étend la plaine fertile, très arrosée où les vignes déroulent d'arbre en arbre leurs guirlandes dorées :

.... arboribus pendet vindemia nostris,

disait déjà Virgile : « La vigne pend à nos arbres ». La Brenta coule presque à sec sur un lit de vase, les roseaux et les herbes frissonnent sur les étangs ; et bientôt c'est la lagune : voici là-bas surgir Venise comme une ville d'Ys, du fond des eaux Le soir tombe quand nous traversons le grand viaduc qui conduit à la ville ; ville étrange quand le soleil ne la caresse pas : dans la gondole où me berce le rythme du rameur, je n'entends autour de moi que le léger clapotement de l'eau et de temps en temps le long cri des gondoliers qui se répondent dans la nuit ; oiseau frôleur, une barque nous croise et la flamme tremblotante d'une lanterne éclaire un vieux pont.

Il faut à Venise la lumière du jour : sa parure, c'est son ciel. A midi, la place Saint-Marc est vraiment belle, avec ses pigeons familiers, les élégantes arcades des Procuraties, et le décor féerique de l'église Saint-Marc : la façade nous paraît bizarre, à nous, gens du Nord ; nous comprenons difficilement ces dômes étincelants, ces colonnes multicolores, ces portails alourdis de colonnades et de mosaïques ; habitants des brumes, il nous faut la blanche cathédrale gothique qui monte comme une prière vers les nuages : c'est que nous ignorons la splendeur de ce ciel de Venise, qui est partout, « il caresse la terre et l'eau, il enveloppe avec amour les dômes de plomb et les façades de marbre, et jette dans l'espace irisé ses perles et ses cristaux ». A. France). Une caresse, une enveloppe : voilà qui explique toute la poésie de ces canaux et de ces palais. L'intérieur de la cathédrale est un éblouissement : comme

le soleil y pénètre peu, les artistes ont mis partout l'or des mosaïques ; l'or s'étale sur le pavé, se suspend aux murailles, s'enroule autour des piliers : l'or ruisselle, l'or flamboie ; et au pied des autels, des Vénitiennes, drapées dans leur long châle noir, prient la Madona : on croirait des statuettes de Tanagra égarées dans une mosquée.

Le Palais Ducal, sur la claire Piazzetta, ravit l'œil par la belle ordonnance de ses arcades, la variété de ses chapiteaux où fleurit toute l'imagination des artistes du XVe siècle, et le motif si élégant de ses rosaces à quatre lobes que nous retrouvons sur tous les palais du Grand Canal : la porte della Carta, exquise dans sa complication, et l'escalier des géants, nous conduisent, Anglais, Allemands, Français, aux salles somptueuses de l'ancienne résidence des Doges : c'est un luxe inouï de tableaux et de tapisseries dans les Vestibules, dans la Salle du Conseil des Dix. Obstinément, les guides égrènent leur monopole chapelet : ils nous font descendre aux « puits » (les Anglaises frémissent d'enthousiasme), admirer la salle des exécutions, et le pont des Soupirs, et les cachots « tels qu'ils étaient », avec l'anneau de fer scellé dans la muraille, comme il convient : oh ! cet anneau, quelle vieille connaissance ! J'ai dû le voir déjà au Mont St-Michel, et partout ailleurs où il y a des cachots et des guides !

Un bateau à vapeur (à vapeur ! me conduit à l'Académie : le Grand Canal a certes une belle allure avec ses palais gothiques, d'un gothique oriental, avec ses terrasses et son pont de Rialto, bordé de magasins : mais combien je lui préfère les étroits canaux de la ville : ils se glissent entre les maisons, sous l'ombre dorée des vieux ponts, effleurent les clématites et les capucines des balcons, et seuls font penser aux crimes et aux amours de jadis.

L'Académie achève notre impression sur la ville : les peintres vénitiens ne pouvaient qu'être coloristes. Véronèse, Titien, Tintoret ont enrichi leur palette de tout le miroitement des canaux et de tout l'éclat des palais dans la lumière d'or.

Ce qui gâte en partie Venise ce sont ses quelques églises de mauvais style Renaissance ou rococo : San Giovanni e Paolo, San Salvatore, moins des sanctuaires que des musées et des panthéons : les tableaux mal éclairés ne se dévoilent qu'avec l'aide intéressée des sacristains, et les sculptures funéraires de Canossa n'expriment que l'emphase ou la miévrerie. — Du campanile de l'église San Giorgio Maggiore, en face de la Piazetta, on découvre toute la lagune : « entre les îlots qui l'escortent comme des nacelles, la ville de Saint-Marc semble un grand navire à l'ancre ». Le marbre des palais fait une tache blanche et rose sur le vert des eaux : comme des points noirs glissent les gondoles qui animent la lenteur des canaux : mais quelques vaisseaux seulement fument vers le môle du Levant. Venise n'est plus la reine des mers : Venise est morte !

Jusqu'à Ravenne, c'est un delta qu'on traverse. Les fleuves coulent lente-

ment à travers la plaine grise : l'Adige, le Pô majestueux, le Reno qui serpente dans un lit de boue. Derrière les talus s'étendent les récoltes et les prairies où paissent des bœufs blancs ; il suffirait, au moment des crues, d'une rupture de ces remparts, pour anéantir ces pays fertiles, conquis par l'homme sur la nature.

Ravenne est une « tombe enchantée » ; rien n'est plus saisissant qu'une promenade dans le silence de cette ville morte. A Bruges, la solitude est douce : elle s'harmonise avec le brouillard et l'ombre des vieux quais ; ici elle est presque pénible, dans ces rues mal pavées d'où la lumière chasse le mystère : des lézards se chauffent sur la crète moussue des murailles ; et dans l'ancienne capitale de l'Empire d'Occident, on n'entend à midi que la danse des mouches dans le soleil. Seuls les basiliques et les tombeaux rappellent les splendeurs du passé. Partout c'est le triomphe de la mosaïque, avec un curieux mélange de motifs romains et byzantins : les lieutenants de Justinien ont achevé l'œuvre des Ostrogoths.

A Saint-Apollinaire-Nouveau c'est, en une frise magnifique, une longue procession de saints et de saintes autour du sanctuaire, moins variée, moins naturelle que celle des Panathénées, mais plus solennelle et plus grave. — Depuis 14 siècles, l'impératrice Galla-Placidia repose dans son sarcophage de marbre blanc, enveloppé de la teinte bleue qui tombe des mosaïques : sur les coupoles, autour du tombeau, sont des saints dont la toge et l'attitude rappellent les orateurs du forum.

Saint-Vital nous fait sentir les « délices monstrueuses de l'Orient » (A. France). Dans l'abside, éblouissant de toute la dorure des mosaïques, « apparaît » l'empereur Justinien suivi de courtisans et de guerriers, et à droite l'impératrice Théodora, accompagnée de ses femmes, aux vêtements lourds de broderies : l'art s'est décidément affranchi de la tutelle romaine.

A 3 kilomètres de la ville, dans une solitude fiévreuse, s'élèvent la basilique et le campanile de St-Apollinaire in Classe, là où venait jadis s'abriter la flotte romaine, où pendant si longtemps s'est étendu le port de Ravenne (classis) sur l'eau dormeuse des canaux. Sous un soleil brûlant, la campagne est déserte : je croise une grande voiture chargée de maïs, traînée par deux bœufs blancs, aux longues cornes ; sur le dôme de paille, autour du chariot, des femmes ; elles vont pieds nus sur la route blanche, la jupe relevée en corbeille, un mouchoir rouge sur la tête, majestueuses et lentes comme leur attelage. Au loin, une longue forêt de pins (la pineta) cache l'Adriatique. — L'église est grandiose dans sa rude simplicité : des tombeaux encore, des fresques et des mosaïques, pour charmer l'œil, et pour impressionner l'esprit un calme, un silence absolu.

Le décor change quand on quitte Ravenne pour Bologne et Florence. Les deux tours penchées de Bologne s'inclinent l'une vers l'autre étranges, paradoxales. Bientôt les Apennins dressent leur muraille monotone ; le pays n'a

plus l'aspect riant du plateau suisse, ni l'allure grandiose des Alpes d'Uri : on remonte le large lit du Reno où le fleuve erre en un mince filet d'eau ; par des rampes et des tunnels, le train s'élève péniblement par dessus la crête entre Porrette et Pistoïa, et descend jusqu'aux rives de l'Arno.

Florence est la fleur de l'Italie, fleur subtile, élégante et fine ; son lys rouge, symbole de pureté, couleur de sang est l'image d'un passé qui vit, au milieu des luttes civiles, s'éclore et s'épanouir des âmes créatrices de beauté. Ici les palais n'ont ni arcades, ni fresques, mais des créneaux ; l'artiste ne s'est pas ingénié à tresser des guirlandes sous les balcons, il a simplement entassé des blocs de pierre, mais avec le souci constant de tracer des lignes harmonieuses et de plaire à l'esprit autant qu'à l'œil. — Dès l'arrivée, le Dôme s'impose par la forme parfaite de sa coupole : l'œuvre de Brunelleschi est si simple, qu'étonnés, nous cherchons d'abord le secret de sa beauté. L'église et le campanile sont plaqués de marbre blanc et vert foncé : il y a dans la vive opposition de ces deux teintes, ou dans l'arrangement rationnel et géométrique de ce gothique italien un je ne sais quoi de décevant pour l'œil et pour l'imagination.

En face du Dôme, la porte Est du Baptistère par Ghiberti, résume toutes les qualités de l'art florentin : en un cadre exquis de feuillage, de fruits et de médaillons, s'étagent dix bas-reliefs représentant des scènes de l'Ancien Testament : les horizons s'estompent comme sur la toile : des groupes, des foules entières s'agitent sans nuire à la clarté de la composition. Et l'on s'attarde sur des détails : ici une femme s'isole, une corbeille sur la tête, élégante et noble comme une déesse antique : là deux bœufs sillonnent la terre grasse en allongeant le cou, dociles à l'aiguillon qui les harcèle : de la vie circule à fleur de bronze : « c'est la porte du Paradis », disait Michel-Ange.

Le donjon du Palais-Vieux m'attire sur la place de la Seigneurie, le véritable centre de Florence. Sous les arcades de la Loggia dei Lanzi, de jeunes ouvriers italiens admirent les groupes de Jean de Bologne et de Cellini : ils sont là parce que « c'est beau ! » Ce peuple a vraiment pour l'art une inclination qui a la force et la sûreté d'un instinct. Le Palais-Vieux, avec ses créneaux et ses fenêtres qui sont plutôt des meurtrières, a un rude aspect de forteresse, mais dans la cour sur une fontaine où l'eau susurre, danse le « bambino » moqueur de Verrochio : la grâce et la force s'allient dans la beauté florentine.

Les portiques des Uffizi me conduisent jusqu'à l'Arno : le pittoresque Ponte Vecchio traverse le fleuve, chargé de ses ateliers d'orfèvres, vieilles masures parasites qui lui font une parure blanche et rouge. Je grimpe jusqu'à la place Michel-Ange, et Florence apparaît dans le décor de ses collines : San Miniato à droite, d'un relief ferme et pur, enveloppé du duvet léger des oliviers, à gauche vers l'horizon la croupe violette de Fiesole. Tout ce paysage a une beauté particulière qui satisfait à la fois la raison et les sens : les couleurs

sont comme atténuées, les lignes douces, l'air lumineux sans éclat : « Regardez, regardez beaucoup, nous dit encore Anatole France, vous découvrirez la mélancolie de ces collines qui entourent Florence, et vous verrez une tristesse délicieuse monter de la terre des Morts ». C'est aux morts en effet que l'on songe, aux grands morts qui ont formé leur âme d'artistes dans la contemplation de lignes et de couleurs si délicates : et les églises et les musées de la ville nous révèlent les tâtonnements et l'épanouissement magnifique de leur génie.

C'est d'abord à Sainte-Marie-Nouvelle, la Madone de Cimabue, transportée triomphalement par le peuple de l'atelier du peintre à l'église en 1267 : cette Vierge nous paraît bien grossière encore ; nous nous étonnons de cet enthousiasme ; mais il y avait là déjà plus de souplesse et de fraîcheur que dans toutes les conceptions bizantines : les Florentins saluaient l'avenir. Et dans cette même église, Ghirlandajo devait apporter des floraisons d'espoir : avec lui c'est la nature qui entre dans l'art. Rien de plus délicieusement païen que ses fresques religieuses ; il veut représenter la Légende de la Vierge et la Légende de saint Jean-Baptiste : oh ! vous ne verrez ni Madeleine ni Marthe, mais la toute gracieuse Lucrezia Tornabuoni en visite chez sainte Élisabeth en couches ; oh ! plus d'anges aux ailes d'azur, plus de saints rigides et compassés, tout simplemenent des bambini et des gamins florentins. Ghirlandajo a regardé sa petite chambre, il a traversé les rues de la ville, et il s'est mis à peindre, sans plus. — On trouve le même amour du réel, avec plus de délicatesse peut-être, dans la Vie de saint Pierre à l'église des Carmes, et dans la Vision de saint Bernard à la Badia par Filippino Lippi.

Sur les murs du couvent de San Marco pourtant, un dominicain à l'âme naïve venait de fixer son grand amour mystique : dans les cloîtres, les couloirs, les cellules, Fra Angelico d'une main émue a glorifié le « Seigneur » et la « Bonne Vierge ». Ses personnages n'ont pas de corps : ce sont des âmes en prière ou en extase. Et le bon moine les a peints avec des couleurs « attendries » sur des fonds clairs : il a dû pleurer bien souvent devant elles.

Avec lui disparaît l'idéal religieux du Moyen-Age : ce sont de nouvelles pensées en effet qu'expriment les figures délicates et perverses de Botticelli à l'Académie ; et si vous observez ce « chef de parti » qu'a modelé Donatello au Musée National, ne lisez-vous pas au fond de ce regard dur que le temps des rêves est passé et qu'il faut maintenant « vivre » et agir ; cependant que le chœur d'enfants de Della Robbia à Santa Maria del Fiore semble chanter un hymne à la bonne nature, mère de toutes choses ? — Aux Offices et au Palais Pitti nous trouvons les œuvres définitives de cette Renaissance : ce sont les Madones de Raphaël, jeunes filles au corps sain et gracieux, au visage enfantin et tendre, êtres d'amour, non de mystère ; ce sont des portraits du Titien où le maître se plaît dans le jeu des couleurs et le chatoiement des étoffes. — Mais c'est Michel Ange qui nous émeut le plus profondément,

parce qu'il est le plus sincèrement humain : dans la Nouvelle Sacristie sur les deux sarcophages de Laurent et de Julien de Médicis sont couchées des figures émouvantes : l'Aurore et le Crépuscule, le Jour et la Nuit. Toutes expriment la lassitude et la douleur : c'est l'œuvre d'un homme qui souffre de l'asservissement de sa patrie, et plus généralement du malheur des hommes : je ne sais rien de plus grand.

On ne quitte pas Florence sans regrets ; on y a pris contact avec un peuple qu'on sent plus distingué et plus « artiste » qu'aucun autre ; la vue des chefs-d'œuvre nous a nous-mêmes affinés et ennoblis et nous partons avec un sentiment qui est presque de la reconnaissance.

Jusqu'à Pise le chemin de fer longe le cours de l'Arno presque à sec ; les rives sont envahies par les roseaux ; quelques fabriques de poteries viennent égayer le paysage par leurs étalages en plein air : des corbeilles, des vases, des statuettes. Il n'y a à Pise qu'une place à visiter, mais c'est un joyau. La Tour penchée n'est pas qu'un appareil à expériences ; l'enveloppe de ses colonnades, ses belles proportions lui donnent une élégance qui fait presque oublier sa claudication. Tout voisins le Dôme et le Baptistère, élégants et somptueux ; et le Campo Santo dont les portiques ont des arcades d'une délicatesse de dentelle. Rien ne trouble le silence de cette place unique que les lamentations de quelques mendiants qui suivent les étrangers en étalant leurs plaies au soleil. Depuis six siècles, Pise est déserte !

On atteint très vite la mer ; la muraille apennine s'adoucit rapidement, mais voici tout à coup que scintillent les cimes : est-ce de la neige sur ces collines ? Non, du marbre ! Car nous sommes à Massa, puis à Carrare où 6.000 ouvriers arrachent au sol tous les ans 140.000 tonnes de marbre blanc. Nous dominons bientôt Spezia, le grand port militaire avec sa digue fortifiée, son Arsenal, et sur les crètes ses forts et ses batteries. La Méditerranée calme et bleue comme un lac, caresse la base des monts ; partout les citronniers, les palmiers, les oliviers, grimpent sur les côtes ensoleillées. Ici, là-bas, dans les baies, dans toutes les niches de cette « Rivière », des cottages et des hameaux. Après avoir traversé 25 ponts, 20 viaducs et 89 tunnels, nous arrivons à Gênes.

C'est une ville à contrastes : à parcourir ses ruelles étroites, sales et obscures, où sèchent de vieilles hardes, où criaillent des mioches, et où titubent des matelots ivres, on se croirait dans une de ces vieilles cités maudites d'où la misère a chassé le progrès et l'hygiène. Mais on a vite oublié ces « coins sombres » quand on débouche dans les grandes rues bordées de palais de marbre et sur le port : de l'extrémité du « môle Vecchio » on a devant soi le vieux Gênes qui descend en amphithéâtre jusqu'à la mer, les darses étroites, les quais encombrés de marchandises ; mais si l'on se retourne, on englobe d'un coup d'œil toutes les transformations qui vont mettre Gênes à la hauteur du rôle qu'il ambitionne. La ville s'aggrandit de plus en plus vers l'Est :

elle déborde déjà au delà du Bisagno. Les deux môles anciens étaient trop petits pour permettre le déchargement des navires : on a construit le môle Lucedio et le môle Giano qui forment un port neuf, et quatre autres môles sont presque achevés ; les quais ont été élargis : on en ajoute de nouveaux où se bâtissent des magasins : c'est partout une activité prodigieuse qu'explique la présence des nombreux paquebots de la Société de Navigation italienne, qui vont régulièrement porter leurs marchandises aux quatre coins du monde. Gênes se pose de plus en plus en rivale de Marseille, comme Milan espère égaler Lyon. — Gênes ne vit pas de son passé ; elle fait mieux : elle prend exemple sur lui pour édifier l'avenir !.

Le voyage de Gênes à Airolo m'a permis de revoir l'immense plaine humide couverte de maïs et de mûriers, et le Pô assez maigre encore, laissant paraître des îles de boue dans un lit trop large. — Oh ! la triste ascension du Gothard : partir par un gai soleil, escalader les roches, franchir les torrents pour découvrir le brouillard à 2.114 mètres, descendre avec lui par des sites qu'on devine sublimes, traverser Andermatt en aveugle, passer le Pont du Diable sans le voir, et arriver à Gœschenen quand la neige tombe, voilà de quoi me brouiller avec l' « alpinisme »...... jusqu'au jour où je reverrai les Alpes. Le soleil ne me souriant plus, je prends la résolution de lui tourner le dos, et de venir retrouver mes chères brumes de Flandre.

Pendant un mois, j'ai vécu avec un peuple des plus intéressants, pourquoi ne pas dire des plus sympathiques...., puisque je le pense ? L'Italien est un être essentiellement sociable, communicatif, artiste : il a pu sous la Renaissance traduire sur la toile et tailler dans le marbre des sentiments trop vifs pour être concentrés et comme étouffés en lui. — Aujourd'hui les circonstances sont moins favorables au renouveau artistique, et l'Italien cherche à dépenser autrement son activité ; depuis un demi-siècle, il s'est passionné pour unifier son pays et créer une nation forte : il y a réussi. Il s'efforce maintenant de donner au nouveau Royaume la puissance économique : si la nature lui est hostile, l'Italien lutte contre elle, et il triomphe bien souvent. Il a fertilisé la Lombardie en répandant partout l'eau bienfaisante ; privé de charbon, il a demandé la force motrice aux torrents alpestres, et le pays des lacs s'est couvert de métiers et de fabriques ; désireux d'aggrandir son domaine commercial, il a construit un port immense qui lui assure des relations lointaines et multiples.

En même temps que les villes mortes où dorment les splendeurs du passé, admirons donc l'œuvre de vie qu'entreprennent ces hommes. Elle aussi a sa beauté !

Emile RAOUST.

1903.

COMMUNICATION

LA PLAINE DE LA LYS EN FRANCE

Par A. MALOTET,

Docteur ès-Lettres,
Professeur d'Histoire et de Géographie au Lycée de Valenciennes.

Par plaine de la Lys il faut entendre une large plaine comprise entre les pays de Weppes et de Ferrain à l'Est, la Flandre proprement dite au Nord, les plateaux de l'Artois au Sud et à l'Oueet.

Cette contrée est séparée de la Flandre et du pays de Weppes par deux légers escarpements qui vont l'un d'Aire à Warneton (Belgique), l'autre de la Bassée à Verlinghem (France); elle s'appuie au Sud-Est à la plaine de Lens et se termine au Nord-Est à la vallée de la Deûle. Sa largeur va en diminuant de l'Ouest à l'Est. Son altitude varie de 16 à 20 mètres; elle atteint 20 mètres entre Armentières et Pérenchies sur les confins du pays de Weppes.

Le sol de cette plaine est généralement constitué par un limon argileux jaune, sous lequel s'étend une couche de limon sableux reposant lui-même sur l'argile des Flandres. Comme le limon sableux, par nature très perméable, repose sur la masse de l'argile des Flandres très imperméable, et qu'il est en communication avec la Lys et tous ses affluents, il en résulte qu'il est toujours plein d'eau. A la limite méridionale de la plaine, depuis la Bassée jusqu'à la vallée de la Deûle, on aperçoit un étroit cordon constitué par une faible épaisseur de limon argileux et une couche de terrain tertiaire composée soit du sable d'Ostricourt, soit de l'argile des Flandres. Dans le premier cas, l'affleurement du sable qui forme une ligne de sources donne un sol humide; dans le second cas, l'argile des Flandres, peu perméable, fournit un sol également humide propice aux prairies (1).

Au Nord de la ligne de chemin de fer de Lille à Dunkerque le limon supé-

(1) Gosselet : Géographie physique du Nord de la France et de la Belgique, fasc. IV. Plaine de la Lys, Weppes, Ferrain, Pays de Courtrai, p. 57 et suiv.

rieur est moins argileux, plus perméable, la couche de limon sableux qu'il recouvre s'épaissit, le niveau de l'eau souterraine s'abaisse et par suite le sol présente moins d'humidité (1).

Cette plaine doit son existence à la Lys qui l'a creusée à l'époque quaternaire dans les terrains tertiaires de la Flandre et s'y est tracé une vallée. Au IIIe siècle de notre ère la rivière approfondissait encore son lit ; depuis cette époque elle y apporte des sables, du limon et de l'argile. Ces apports ont comblé peu à peu le lit et exhaussé le niveau des eaux (2).

La Lys qui sort à Lisbourg de collines de l'Artois au sein de la craie, coule d'abord dans une vallée étroite, très inclinée jusqu'à Merville (pente de 0m 28 par kilom. d'Aire à Merville), puis sensiblement horizontale. Faute de pente ses eaux se traînent lentement dans un large fond rempli d'alluvions récentes et tourbeuses, décrivant de nombreuses sinuosités, de larges boucles jusqu'à Houplines. En aval de cette ville les boucles et les sinuosités diminuent et la rivière est légèrement encaissée entre des rives inférieures de 4 mètres au niveau de la plaine.

Dans ce parcours la Lys s'accroît de nombreux petits cours d'eau qui prennent leur source, soit dans la plaine, soit au dehors et coulent dans d'étroites dépressions, profondes de 1 à 2 mètres. Ceux qui naissent dans la plaine elle-même, sont les moins importants et sont désignés sous le nom de Becques (3).

La Lys reçoit sur la rive gauche le ruisseau de Neuffossé grossi de la Melde, la Bourre venue de la Flandre et accrue de plusieurs petits courants, la Steenwerque-Becque qui la rejoint en face de Sully.

Sur sa rive droite elle a pour affluents de petits cours d'eau nés dans les collines de l'Artois et dont les principaux sont : la Laquette, la Laque, fossé latéral que borde au Sud le marais tourbeux, l'Aire, la Busne, la Clarence, la Lawe qui draine de vastes marécages et la Deûle grossie de la Marque.

Ces cours d'eau peu importants par eux-mêmes, n'en constituent pas moins lorsque les pluies sont abondantes à faire déborder la Lys et à rendre rapide son courant qui, vu la faiblesse de la pente, est en temps ordinaire très lent. La Lys couvre alors toute sa vallée et envahit souvent la ville d'Estaires qu'elle transforme en petite Venise. Aussi, bien que la plaine de la Lys ne puisse être assimilée aux vallées marécageuses de la Scarpe et à la Deûle, en raison de l'élévation du sol au-dessus de la rivière, a-t-on dû, à cause de l'existence d'un sol peu perméable et d'une nappe aquifère située à une faible profondeur,

---

(1) Gosselet, opusc. cité, p. 60.
(2) Id. id. p. 64.
(3) Id. id. p. 62, 63.
Carte géologique détaillée de la France, feuille Lille.

y creuser de nombreux petits canaux destinés à écouler les eaux de pluie (1). Le débit de la Lys par seconde en étiage est de 0 m. c. 90 à Aire, de 2 m. c en avant du confluent de la Lawe et de 5 m. c. en aval du confluent de la Deûle ; en temps ordinaire il est de 2 m. 50 à Aire et de 13 m. c. en aval du confluent de la Deûle. Dans les crues il s'élève à 20 m. c. environ par seconde à Aire.

Les nombreux petits canaux creusés en vue du drainage maintiennent d'une manière constante dans la plaine une humidité favorable aux cultures.

Les inondations de la rivière offrent de leur côté une certaine utilité. Elles engraissent presque tous les ans les prés qui recouvrent les boucles formées par les alluvions récentes de la rivière. Vers Armentières le sol est très propice à l'élevage, comme le décèle le nom même de cette ville. (Armentarium, étable de gros bétail).

Malgré cette humidité bienfaitrice, ce pays contient beaucoup moins de prairies qu'on pourrait le supposer. Les prairies naturelles constituent à peine la huitième partie de la propriété (2). Si l'on y élève relativement peu de bétail, en revanche la basse-cour constitue un revenu important pour toute cette région de moyenne et petite culture. Plus d'un cultivateur fait son fermage avec le produit de ses poules.

Une grande partie de la vallée de la Lys est consacrée à la culture du lin qui trouvait des conditions propices dans la nature du sol, suffisamment humide pour empêcher le desséchement de la plante et dans les propriétés de la rivière elle-même. Chaque année au temps des inondations, la rivière féconde le germe qui, dès le mois de Mars, se lève et forme une forêt de tiges serrées. A cette époque la campagne se remplit d'essaims de jeunes filles qui nettoient les champs où croît cette plante dont toute la prédilection va à la propreté (3). Plus tard, quand tombée sous la faucille la plante appartiendra à l'industrie, c'est encore la Lys qui la rendra utilisable. C'est elle qui, par les meilleurs agents dissolvants de son lit décomposera le lin, l'amollira et en détachera les fibres. Après un séjour de quatre semaines dans l'eau la décortication sera complète. D'autre part, les prairies qu'elle baigne constituent une ressource non moins précieuse, car elles procurent un emplacement commode pour étendre et faire sécher le textile (4).

---

(1) Gosselet : Plaine de la Lys, Weppes, Ferrain, p. 59 et 61.
Meugy : Essai de géologie pratique sur la Flandre française. Mémoires de la Société des Sciences, Agriculture et Arts de Lille, année 1850, p. 115.

(2) Gosselet : Id., p. 62 et 61.

(3) Gosselet, opusc. cité, p. 61.

(4) A. Scrive : Sur le rouissage et la culture du lin en France. Mémoires de la Société des Sciences, Agriculture et Arts de Lille, année 1867. Tome VI, p. 434.

Ces conditions naturelles ont favorisé le développement du rouissage du lin dans toute la vallée mitoyenne entre la France et la Belgique. La Lys était jadis utilisée par les fabricants de lin des deux pays et l'on trouvait le long des deux rives de nombreuses cages d'osier ou ballons contenant les lins à rouir. Aujourd'hui, si l'on en voit encore beaucoup sur la rive belge, ils se font plus rares sur la rive française. Le rouissage, comme le teillage, ne se pratique plus guère que chez nos voisins.

C'est que dans la préparation du lin le prix de la main-d'œuvre a une importance capitale, et cette industrie n'ayant pas été protégée n'a pu résister à la concurrence belge.

La culture et la préparation du lin ont favorisé à leur tour dans le pays la fabrication des toiles. Naguère toute la vallée résonnait du ron-ron des rouets aux mains des vieilles et du cliquetis des métiers à tisser. D'importants marchés à la toile se tenaient dans quelques petites localités situées le long de la Lys, telles que St-Venant, Merville, la Gorgue, Estaires, Armentières. Mais dans la vallée de la Lys, comme en beaucoup d'autres contrées de France, la machine tend aujourd'hui à supplanter l'industrie à domicile. La filature a fait taire le rouet et, si les métiers à tisser se font encore entendre dans les campagnes, il n'en est pas moins vrai que leur nombre diminue de jour en jour devant l'invasion des tissages mécaniques.

De simples marchés à la toile, quelques localités, comme Armentières, Merville, la Gorgue, sont devenues de véritables centres manufacturiers. C'est ainsi que la Gorgue possède cinq tissages qui occupent 900 à 1.000 ouvriers et produisent annuellement 50.000 pièces de toile d'une valeur totale de six millions de francs. Mais le centre industriel par excellence de la vallée est sans contredit Armentières.

Située sur le chemin de fer de Lille à Dunkerque, et sur la Lys qui n'est guère accessible aux bateaux, mais à l'insuffisance de laquelle on a suppléé par un canal de dérivation qui permet aux chalands d'éviter la grande courbe de la rivière, desservie par le canal d'Aire à la Bassée, Armentières doit sa prospérité à sa position avantageuse autant qu'aux ressources de la vallée. Cette ville qui produisait déjà jadis des draps estimés, a vu la fabrication des toiles prendre un tel essor que cette fabrication est peut-être à l'heure actuelle la plus considérable de l'Europe. La filature et le tissage atteignent la production énorme de 90 ou 100 millions par an (1).

Cette industrie, qui compte dans la ville de nombreux établissements, s'est étendue aux villages voisins. Elle a de plus fait naître, soit dans la ville, soit aux environs, plusieurs industries annexes : blanchisseries de toiles (2),

---

(1) A. Dumazet : Région du Nord. Tome I, p. 167 et 168.

(2) A Nieppe, Steenwerk, Sailly, Bac-St-Maur, Estaires, Merville, Houplines.

ateliers de crémage (1), de teinture, fabriques de bobines et navettes, etc. A côté des filatures et des tissages de lin se rencontrent aussi des filatures et tissages de coton et d'autres industries d'un tout autre genre, telles que des raffineries de pétrole, fabriques d'huiles, fonderies, ateliers de constructions mécaniques, etc.

Si la culture du lin a favorisé l'industrie textile, les ressources de la grande forêt voisine, la forêt de Nieppe, ont à leur tour amené ou favorisé une industrie toute spéciale, la construction des bateaux (2). Merville est le principal centre du Nord pour la construction des péniches, bélandres et chalands qui sillonnent les canaux de la région. Ses huit chantiers lancent tous les ans dans la Lys, dans la Bourre, soixante à soixante-dix bateaux jaugeant trois cents tonnes. Outre le chêne provenant de la forêt, les chantiers emploient les ormes du pays plantés autour des champs et du bois qui leur vient du Centre et de l'Est par les voies navigables. Ce bois est débité dans quatre scieries mécaniques auxquelles est annexé un atelier de charronnage.

D'autre part, le limon de la contrée située au Nord de la ligne de chemin de fer de Lille à Dunkerque, convient fort bien à la fabrication des briques. Depuis fort longtemps de nombreuses briqueteries ont été installées sur les bords de la Lys en aval d'Armentières qui expédie quantité de briques par bateaux, et sur les bords de la Deûle entre Quesnoy et Deulémont (3). D'autres pourraient s'établir dans l'intérieur du pays qui fournirait des briques de même qualité, mais les industriels recherchent la proximité des cours d'eau à cause des facilités de transport.

La Lys n'est pas seulement un auxiliaire précieux de l'agriculture et de l'industrie dans le pays, c'est aussi une artère commerciale dont l'importance n'est pas négligeable. Navigable à Aire, cette rivière est à l'Escaut ce que la Sambre est à la Meuse. Remarquons toutefois que, loin d'être comme la Sambre, isolée au milieu d'un plateau, elle est au contraire escortée de tous côtés par des voies concurrentes et, que de nombreux canaux s'y amorcent ou y aboutissent (4). Parmi ces canaux, celui dont la concurrence est pour elle la plus redoutable est la Deûle, qui la joint à la Scarpe. La route de la Lys vers l'Escaut est plus longue, plus lente que celle de la Deûle vers l'Escaut. Ajoutez à cela que la Deûle est rejointe par d'autres canaux, qui augmentent

---

(1) A la Gorgue et Armentières.

(2) Gosselet, opusc. cité, p. 61. — A. Dumazet : Région du Nord. T. 1, p. 172 et 173.

(3) Gosselet, opusc. cité, p. 60.

(4) Canal de Neuffossé entre Aire et St-Omer, d'Aire à la Bassée, de Nieppe, de la Bourre, de la Lawe et de la Deûle.

notablement le tonnage (1). Ces conditions économiques ont pour résultat de diminuer l'importance des relations de la Lys. Le mouvement de la navigation sur cette rivière n'atteint pas la dixième partie de celui de sa rivale. Les principaux ports sont : Aire-sur-la-Lys, Merville, la Gorgue, Estaires, Armentières. Le trafic porte sur les produits agricoles et industriels, bois, houille, matériaux de construction (2).

Le commerce par terre est alimenté par l'agriculture et l'industrie locale. La seule gare d'Armentières expédie, année moyenne, vingt millions de kilog. de tissus (3).

Les autres centres commerciaux sont Steenwerk pour le commerce de bois, Morbecque et la Gorgue pour le commerce de lin et d'étoupes, et surtout Estaires qui, au commerce des toiles, joint celui des produits agricoles de la vallée, légumes, grains et volailles. Il s'y tient chaque semaine un des plus importants marchés aux poulets de France. Ces volatilles y sont apportés par milliers pour être ensuite réexpédiés sur Lille, Roubaix, Tourcoing et Paris.

Plaine fertile, bien cultivée, industrielle et commerçante, la plaine de la Lys est naturellement très peuplée. Toutes les routes et presque tous les chemins sont de véritables rues où les maisons se succèdent à court intervalle. La ville la plus populeuse est Armentières avec 29.603 habitants, dont la moitié se compose de Belges venus en France pour échapper à la misère, au service militaire ou aux suites de condamnations. La population est surtout agglomérée autour de cette ville, dont les usines ont envahi le territoire d'Houplines et de la Chapelle, bourgs qui renferment l'un 7.768 habitants, l'autre 4.243, de telle sorte que si l'on considère ces deux bourgs comme faisant partie du rayon industriel d'Armentières, l'agglomération totale atteindrait près de 45.000 âmes.

Après Armentières viennent par rang d'importance, Aire, 8.460 ; Merville, 7.720 ; Estaires, 6.579 ; Nieppe, 5.462.

Dans les communes où s'est développée l'industrie, les maisons sont groupées les unes contre les autres, formant parfois des cités ouvrières à proximité des fabriques. Dans les autres on rencontre un premier groupement de maisons formant le centre du village, puis disséminés sur le territoire d'autres groupements constituant les hameaux et enfin quelques fermes isolées. Mais en général les fermes se trouvent le long des routes, au milieu des pâtures qu'entourent de grands arbres (4).

---

(1) Prolongement du canal d'Aire à la Bassée et la Marque inférieure canalisée qui l'unit au canal de Roubaix et par celui-ci directement à l'Escaut.

(2) Statistique de la navigation intérieure, année 1902.

(3) A. Dumazet : Région du Nord. Tome I, p. 168.

(4) Gosselet, opusc. cité, p. 60. — Enquête sur les conditions de l'habitation en France : les maisons types. T. I, p. 78 et 79.

L'aspect des villes est celui des villes industrielles du Nord : grandes places, longues et larges rues bordées de maisons ou de fabriques aux façades et aux toits rouges, dont les luxueux hôtels édifiés par les industriels rompent seuls la monotonie, larges boulevards, cheminées géantes. A l'exception de deux ou trois beffrois (notamment à Armentières et la Gorgue), et de quelques rues étroites et noires, on y remarque peu de traces du passé. Ces villes se distinguent toutefois des autres villes industrielles du Nord en ce qu'installées au milieu des prairies on n'y perd jamais de vue la campagne.

Il résulte de ce bref examen que la plaine de la Lys est une contrée au sol limoneux, humide, propice aux prairies et à la culture du lin, arrosée par une rivière dont les eaux en facilitant le rouissage de la plante ont favorisé la fabrication des toiles, contrée plus industrielle qu'agricole où l'invasion de la grande industrie a amené un notable accroissement du commerce et de la population.

UNE OPINION

SUR LE

TOURISME EN FRANCE

Par M. J. TARIBLE,

Directeur de « *La Quinzaine Indépendante* »,
Membre de la Société de Géographie de Lille.

C'est en ma qualité de Membre de la Société de Géographie de Lille, que je donne ici, une opinion toute personnelle d'ailleurs, sur le tourisme.

Est-il permis d'affirmer qu'au cours de ces dernières années, le tourisme se soit développé en France ?

Je ne le pense pas.

J'incline plutôt à croire que le tourisme, au sens précis du mot, a subi tout au moins un temps d'arrêt.

Les récents progrès réalisés dans les moyens de locomotion, lui ont suscité des ennemis d'autant plus dangereux, qu'à prime abord, ils semblent faits pour le favoriser, et, n'était l'humeur vagabonde, qui sollicitant la plupart des

humains, rassuré sur le sort à venir du touriste et de son impérissable silhouette, on pourrait craindre sa disparition.

Il y a quelque dix ans à peine, naturaliste herborisant, géologue ou pur amant des ruines, des ravins ou des fières altitudes, le touriste chaussait ses guêtres, serrait sa taille, coiffait béret ou chapeau mou, et, la gourde au flanc, le bâton en main, partait vers son culte, cueillant, observant, ou simplement rêvant.

Sont apparus bicyclettes, motocycles et autos !..... Aussitôt, au grand détriment du véritable tourisme, l'attrait de la chose nouvelle a séduit jarrets vigoureux et cervelles curieuses.

Il s'en trouvera pour émettre la prétention de faire du tourisme en bicyclette, en teuf-teuf et même en automobile. Si par tourisme ils entendent aller prendre l'air et la poussière à N kilomètres de chez eux, oui ! Mais, s'ils entendent la recherche, le contact instructif, reposant et fécond des beautés naturelles, non !

Quels que soient les avantages qu'il offre au point de vue du déplacement, le cyclisme, sous aucune de ses formes, ne saurait être un facteur favorable au tourisme, et moins que tout autre, l'automobile, la plus prétentieuse peut-être. D'abord, par sa cherté, elle n'est encore qu'un privilège peu répandu : de plus, à son emploi, se contracte une grave et dangereuse affection cérébrale à laquelle, bien rares sont ceux qui échappent : la « *kilométrophagie* » ou maladie de la vitesse.

Et comment faire servir efficacement au tourisme de tels monstres, encombrants, indomptés parfois, et pour le passage desquels il faut des routes larges et bien entretenues ?

Le vrai tourisme s'alimente de détails.

A l'égard d'une contrée, le cyclisme peut être un précieux moyen de pénétration pour un aperçu d'ensemble, mais non pour une analyse. Que reste-t-il de la plupart des excursions cyclistes ? Le souvenir d'une série de kilomètres parcourus, gloriole que l'on voudrait bien se persuader une gloire !

Certes, je suis loin de blâmer le goût du panache. Lorsque, dans quelque match international et pour l'honneur de l'industrie française, ils passent devant la foule qui les acclame, je crois entendre un écho lointain de l'immortel salut : « *Ave, Cesar, morituri te salutant !* » Alors, je les applaudis, autos, tricycles et velos, et je les admire !...... Mais, c'est de tourisme qu'il est question aujourd'hui.

La dimension de l'automobile la rend captive de la grand'route ; l'observation du pays parcouru est fatalement superficielle, même en admettant la plus grande modération chez son conducteur, car, il est illogique que l'allure se réduise à celle du piéton.

Je sais tel village perdu dans les montagnes du Rouergue, au centre de sites grandioses ou charmants : les environs sont encore terre vierge pour le

tourisme, mais il est à huit et dix kilomètres de toute route carrossable et à trente-quatre de toute voie ferrée. Hors les gens du pays, depuis César, personne ne s'y aventure, et les paysans fauchent par endroits le chemin que le conquérant avait pavé de granit et de basalte pour le passage des légions romaines. Voilà, au cœur de la France, des lieux ignorés, aussi lointains et peut-être aussi intéressants que le Tyrol et la Forêt-Noire. Est-ce le cyclisme qui les découvrira et s'enfoncera dans leur intimité ? Non, ce sera le touriste, le « *primitif* » dont je viens de parler.

Lorsque, à la « petite vitesse » de trente à l'heure, vous roulerez avec l'illusion d'aller en touriste, ouvrez tout grands vos yeux derrière vos bésicles bombées et bien closes, et, si les soucis de la manœuvre vous le permettent, en passant jetez un regard dans le chemin creux qui s'amorce à la route et que votre importance vous interdit. Là, parmi le souriant cortège de verdure et de fleurs, verrez-vous peut-être le véritable touriste, heureux d'une simplicité qui le laisse maître de son sort.

Si ce n'est là que vous le rencontrez, tôt ou tard vous l'apercevrez dans le sentier abrupt, escaladant les escarpements, hors de portée de vos odeurs et de vos éclaboussures. Là-haut l'attend, pour lui conter ses malheurs, la vieille ruine accueillante et désolée.

D'un côté, quelle paix et quel repos d'esprit, autrement dit, quelles heureuses conditions pour le tourisme ! De l'autre, que de dangers et de préoccupations ! Une fausse manœuvre, un écrou qui saute, une ornière, un contour imprévu, et l'on connaît la fin de vos aventures.

Et les accidents de montagne ? m'opposera-t-on.

A nombre égal de touristes et d'automobiles, ils sont beaucoup moins nombreux. Touriste, il faut aller dans la montagne pour risquer sa vie, vous, vous pouvez sauter à la première borne. Au surplus, mort pour mort, je vois mieux tout mon reste étendu comme un oiseau tombé du ciel sur quelque entablement de roche, qu'éparpillé comme un plat d'écrevisses au détour d'un chemin.

Ceci, me direz-vous, est affaire d'appréciation ! — J'en conviens ! Et je m'en tiens à cette constatation qu'étant donnés un touriste et un automobiliste, ce n'est pas chez celui-ci qu'on trouvera la connaissance approfondie ou simplement détaillée d'une contrée.

Voilà bien une différence entre le « *cyclo-tourisme* » et le tourisme proprement dit. Nous en découvrirons une autre tout au moins aussi grande, si nous les comparons dans leur rôle civilisateur.

La civilisation qui pénètre par persuasion ou sympathie, sera toujours supérieure à celle qui s'impose. Pour juger de la sympathie qu'inspirent dans les bourgades certains moyens de locomotion, il faut avoir été témoin de l'effroi et des réflexions du berger qui voit renverser ou traverser le troupeau qu'il ramène. Il faut avoir vu sur le pas de sa porte, la paysanne subir le

passage d'une auto. Avez-vous saisi le regard angoissé dont elle surveille tous les familiers de sa bas-e-cour? La trombe a passé sans faire de victimes; mais, si vous espérez qu'elle se soit attiré des bénédictions!...... Eh beau souci! direz-vous, qu'importent ces malédictions d'une heure qui, dans le nuage poudreux que nous soulevons, nous poursuivent sans nous atteindre!

Je vous laisse à cette opinion dont la discussion nous éloignerait du sujet; j'ai tenu seulement à souligner la différence qu'il y a au point de vue aménité, dans les sentiments provoqués par votre passage et ceux que laisse après lui le touriste qui, s'il ne lui plaît de passer inaperçu, entre dans l'hôtel, l'auberge ou la chaumière, se repose, parle de la ville, raconte ses excursions et repart accompagné des meilleurs souhaits

Bicyclettes, motocycles et voiturettes ont augmenté le nombre des moyens de transport, facilité l'isolement en matière de voyage; mais, par dessus tout, c'est à de nouveaux genres de sport qu'ils ont donné naissance. Qui dit touriste ne dit pas sportsman. Or, peu ou prou, qui ne le devient, sportsman, du fait du cyclisme?

Si l'on veut à tout prix constater un développement du tourisme correspondant à ces dernières années, c'est ailleurs qu'il faut en chercher la cause.

Ce sont les diverses associations alpinistes et principalement les Sociétés de Géographie telles que celles de Lille, qui, par les nombreuses excursions qu'elles organisent et les instructives conférences dont elles les font suivre, ont le plus puissamment concouru à répandre le goût du tourisme en France (1).

A cela est-il juste de faire intervenir pour une certaine part le développement et le perfectionnement des transports par voie ferrée. Grâce à cet ensemble d'efforts, nous pouvons aujourd'hui, « nous promener » un peu partout chez nous, où nous rencontrons des sites d'éternelle beauté et des auberges avec l'hygiène et le confort d'il y a deux cents ans!

Encore ferai-je quelques remarques sur la variété de tourisme que favorisent les divers groupements. Les limites de temps, le cadre des programmes, la rigueur des horaires, le nombre même des adhérents au voyage entrepris, imposent inévitablement la contrainte à leurs tempéraments, à leurs aptitudes physiques et nuisent à leur initiative personnelle.

Le tourisme, c'est l'individualisme appliqué à la fréquentation de la nature. Le véritable touriste va seul ou peu s'en faut, avec ses impressions et ses pensées : « *Valet quia solus* ».

Voilà la devise du tourisme bien compris.

---

(1) Tous les ans, la Société de Géographie de Lille, dont j'ai l'honneur d'être membre, organise près de trente voyages d'excursion et donne de trente à quarante conférences où se font entendre des explorateusr de tous les points du globe.

Si l'on tient à élargir le sens du mot, rien n'autorise à le limiter aux moyens de locomotion, y comprendrait-on les ballons dirigeables.

Il faudra concéder le qualificatif de touriste à ceux des humains qui, par fantaisie ou nécessité, s'en vont par tous pays demander aux contrées qu'ils n'ont jamais vues des connaissances ou des impressions nouvelles.

Il y aura place pour bien des types de touristes dans une telle définition! Depuis le capitaine Marchand ou l'aéronaute qui monte écouter ce qui se dit derrière les nuages, jusqu'au vagabond suspect ou au passant curieux qui, par la porte entr'ouverte pousse une pointe dans mon jardin.

Étroite encore une telle conception !

Sera touriste, tout ce qui se meut vers l'inconnu.

Touriste, la pensée qui s'envole aux cieux et visite les astres, ou qui, séduite plus près, détaille notre être dans sa quintescence, voit nos instincts et découvre les causes profondes de nos aspirations.

Touriste, l'intelligence qui va vers la matière, l'observe, l'interroge, la contourne, l'isole ou l'assemble et revient nous montrer le radium ou nous dire dans quelles conditions de force et de fulgurance se produisit le diamant.

Ainsi, touriste l'esprit! Touriste aussi le cœur dans l'expérience de ses affections.

En effet, s'il est permis de généraliser le sens de tourisme, que devient-il, sinon l'esprit de recherche et d'exploration, stimulé par l'attrait du nouveau?... Dès lors, que faisons-nous d'autre, tous, tant que nous sommes, sinon du tourisme? Venus de l'inconnu, nous allons vers l'inconnu par des chemins guère moins inconnus!... Tourisme la vie! Tourisme l'humanité!...

J. TARIBLE.

LE TUEUR D'ÉLÉPHANTS

Nous reproduisons avec plaisir la note suivante parue dans la « *Dépêche coloniale* ». Elle est d'un intérêt à la fois géographique et régional, et peut-être beaucoup de membres de notre Société voudront-ils contribuer à élever un monument durable à la mémoire d'un des premiers en date de nos explorateurs du continent noir. Leurs souscriptions seraient reçues avec reconnaissance au Secrétariat et transmises en bloc au Comité, dont le Président de la Société fait partie.

Un Comité vient de se constituer à Paris dans le but de rendre un hommage

tardif, mais bien mérité, au grand voyageur oublié, Adulphe Delegorgue, né à Courcelles-les-Lens en 1814.

Dès sa jeunesse, il était sollicité par le goût des choses exotiques. En 1830, à seize ans, il s'embarque et navigue, pendant six années consécutives, dans les mers septentrionales de l'Europe, dans l'océan Atlantique et dans la mer des Antilles. Il revient à Douai en 1837, mais bientôt, lassé d'une vie trop régulière, il repart pour un voyage au lointain pays. C'était sur une contrée du globe encore presque entièrement inconnue, l'Afrique australe, qu'il avait jeté son dévolu. Il débarque, en Mai 1839, à la baie de Natal et, pendant cinq ans, de 1839 à 1844, il explore le Natal et les contrées limitrophes, s'avance le long de la côte de l'océan Indien jusque dans le voisinage de la baie de Delagoa et parcourt les plateaux sur lesquels devaient être fondés, quelques années plus tard, l'État libre d'Orange et la République sud-africaine.

Notre concitoyen assiste aux luttes infructueuses des Boërs contre les Anglais en vue d'établir une république indépendante au Natal, séjourne au milieu des Zoulous, alors tout à fait libres et belliqueux, et recueille quantité de notions nouvelles sur la géographie et l'ethnographie.

En même temps il se livre à son goût pour l'histoire naturelle. Servi par une rare habileté de tireur (dont il donna maintes preuves à Douai, où en raison de ses prouesses on voyait volontiers en lui un émule, pour ne pas dire plus, de Jules Gérard et de Bombonel), il abat les spécimens les plus divers de la faune africaine, et mérite ainsi le surnom de « tueur d'éléphants », mais il ne néglige pas non plus les oiseaux, encore moins les insectes, et constitue de précieuses collections d'histoire naturelle qui figurent au Muséum de Paris et aux Musées de Douai et d'Arras.

Delegorgue rentra en France en Novembre 1844 et rédigea les deux volumes de son *Voyage dans l'Afrique australe, notamment dans le territoire du Natal jusqu'au tropique du Capricorne ;* mais, par une coïncidence malheureuse, le livre parut au moment où éclatait la révolution de 1848 et fut noyé dans la tourmente.

Non rassasié d'aventures, Delegorgue se rembarque, en 1849, sur un navire de Calais qui faisait le trafic de l'huile de palme sur la Côte occidentale d'Afrique. Pris de fièvre en Guinée, il remonte à bord, mais bientôt son état s'aggrave, et il expire, le 30 Mai 1850, en face du petit cap Lahou (Côte d'Ivoire). Son corps fut immergé.

Un oubli complet se fit alors sur Adulphe Delegorgue et sur son œuvre. C'est pour le réparer que le Docteur Hamy, de l'Institut, a projeté d'élever, à Courcelles, commune natale de Delegorgue et où il n'a même pas pu avoir un tombeau, un modeste monument qui rappellera le hardi voyageur. Le buste, œuvre du sculpteur Engrand, a déjà figuré au Salon.

A une époque où les questions coloniales ont pris une si grande impor-

tance, il convenait de sortir de l'ombre le nom de ce vaillant précurseur de la colonisation africaine.

Toutes les communications relatives au monument Adulphe Delegorgue doivent être adressées à M. Le Cholleux, Secrétaire-Général du Comité, 39, rue de Vaugirard, Paris. Les souscriptions sont reçues par M. Henri Dehérain, 22, rue de Tocqueville, Paris, dix-septième arrondissement.

BIBLIOGRAPHIE

VOYAGE EN FRANCE, par M. Ardouin-Dumazet. 34e série. Velay, Bas-Vivarais, Gévaudan. Paris, Berger-Levrault, 1904. — *Don de l'Auteur.*

De tous les auteurs d'ouvrages géographiques, M. Ardouin-Dumazet est sans contredit le plus lu de nos Sociétaires, à Lille, Roubaix et Tourcoing. Nous devons donc saluer comme une bonne fortune l'apparition de chacun de ses ouvrages.

Dans la 34e série de son Voyage en France qu'il vient de faire paraître, l'auteur étudie cette partie du plateau central qui sert de région de partage des eaux entre les affluents du Rhône, la Loire, l'Allier et les affluents de la Garonne : contrée sévère, aride, montueuse, tourmentée, mais industrieuse, riche en beautés naturelles de toutes sortes, et dont les touristes commencent à prendre le chemin. Comme toujours, M. Ardouin a parcouru à pied la majeure partie de ces plateaux et de ces ravins, notant au passage les noms des plus étroits cours d'eaux, des plus pauvres villages, pour peu qu'ils offrissent de l'intérêt au point de vue géographique, économique ou pittoresque.

Nous ne pouvons malheureusement, au risque d'être fastidieux, que donner un aperçu très sommaire du voyage. Parti de la Basse-Auvergne, qu'il avait étudiée dans son précédent volume, il a d'abord remonté la Loire jusqu'au Puy, la vieille capitale du Velay, florissante encore de nos jours par sa fameuse industrie dentellière. De là, il a continué à remonter la Loire naissante, non sans quelques ascensions mouvementées, celle par exemple du brumeux Mézenc, et celle du Gerbier-des-Jones, au pied duquel on sait que le fleuve prend naissance. Il a traversé du Nord au Sud le Vivarais, et cette portion de « la Cévenne » que traverse le chemin de fer de Clermont à Alais, le plus étonnant peut-être qui soit en Faance au point de vue des difficultés vaincues. Descente ensuite « vers le soleil », le pays de Born, la vallée de l'Altier, puis, de nouveau, un pays sombre, effrayant, difficile à parcourir : les bords de l'Ardèche, riche en sources, en abîmes, en souvenirs sanglants de notre histoire féodale, puis les volcans éteints du Vivarais, le Mont-Lozère avec le panorama immense qu'il domine. Le voyageur nous fait visiter Vallon, Aubenaz, Vals et ses eaux minérales, Mende, l'industrieuse Marvéjols, Châteauneuf-de-Randon où mourut Duguesclin, Ste-Énimie et ses fontaines. Toute cette dernière partie de l'itinéraire évoque le Gévaudan, si connu aujourd'hui sous le nom de région des Causses (causse de Sauveterre, causse Méian,

gorges fameuses du Tarn, etc.). Comment rappeler toutes les beautés naturelles qui s'y rencontrent !

La série complète des Voyages en France d'Ardouin-Dumazet comportera, paraît-il, 42 volumes, mais ce travail immense touche à sa fin. Cinq autres volumes, en effet, sont livrés à l'imprimerie, et, reposé de ses longs voyages, l'auteur,

> Dont la fertile plume,
> Peut tous les mois sans peine enfanter un volume,

achève en ce moment les deux séries consacrées aux Pyrénées ; il ne restera plus à terminer, à la fin de 1904, que les volumes consacrés à Paris et à l'Ile-de-France. Notre pays possédera alors l'étude la plus complète, la plus documentée et la plus vivante qui lui ait encore été consacrée.

POUR MA FINLANDE ! par JUHANI AHO. Lausanne et Paris, 1904. Traduit par M. RENÉ PUAUX, avec un essai sur la littérature finlandaise. — *Don de M. X.*

Voici un livre qui a fait quelque scandale à St-Pétersbourg, et qui a même valu à son auteur, pendant quelque temps, l'auréole des persécutions officielles. Le retentissement en a été énorme en Finlande, dans cette malheureuse Finlande actuellement opprimée par le joug slave.

L'auteur, M. Juhani Aho, n'est certes pas un nouveau venu pour ses compatriotes. Bien avant l'apparition de son livre, ils appréciaient en lui un romancier de talent, formé par un long séjour parmi nous à l'école des « naturalistes » français. Changeant tout à coup sa première manière, volontiers un peu brutale, à la Zola, il a réuni sous ce titre : « Pour ma Finlande », une trentaine de courts récits, d'un sentimentalisme et d'un idéalisme aigus, qui, mis au service d'un patriotisme ardent, et rapidement répandus dans le peuple, n'ont pas peu contribué à y faire naître l'enthousiasme nécessaire à la révolte, ou tout au moins à la résistance : récits à double entente, où l'intention satirique est souvent voilée et parée de mythes, de symboles poétiques, mais où les intéressés, de part et d'autre, se sont d'autant moins trompés que la critique ou les traducteurs n'ont pas cru devoir observer les mêmes réserves dans leurs explications. *Inde irae.*

La couverture même du livre porte une gravure qui représente, sur la falaise, au bord de l'eau, un paysan finlandais bandant son arbalète, et suivant du regard, avec une attention farouche, on ne sait quoi sur la rive opposée. Cette allégorie peut se passer de commentaire.

« Il n'est pas une parcelle de bonté et d'amour qui se perde à la surface du monde. La cause que défend l'auteur se grandit au point de devenir l'humanité tout entière. Ce n'est pas le plaidoyer d'un jour et d'une affaire, c'est l'éternel plaidoyer de la justice ». Ainsi s'exprime le traducteur français dans la préface de l'ouvrage. Il nous est permis de nous associer à ces généreuses paroles, sans rien abandonner pour cela des sympathies qui nous rattachent au grand peuple russe tout entier. D'ailleurs, abstraction faite de la politique, ce qui peut nous intéresser, nous géographes, c'est la couleur, c'est l'originalité de tous ces récits qui sont en même temps des tableaux et des portraits fidèles, c'est le grand nombre de traits particuliers que nous y relevons au passage, tant sur l'histoire de la Finlande dans

ces dix dernières années que sur la nature physique du pays, ou sur le type, les mœurs, le caractère, les traditions de la race énergique qui l'habite. Même à ce point de vue, nous avons le droit de souhaiter que la Finlande, province russe, conserve sa vie et sa personnalité propres dans l'immense empire qui l'englobe. L'nité ne signifie pas uniformité. Races ou individus, ce n'est pas l'excès d'indépendance qui nous tue, mais bien plutôt l'excès contraire. « Le jour viendra, écrivait M. Ch. Gide, où les nationalités qui auront su pieusement et jusque dans le tombeau garder une petite étincelle de vie, pourront la rallumer ; il faut croire qu'il y aura un jour sur la terre un Paradis où se retrouveront toutes les nations qui auront su se faire une âme à elles-mêmes ».

G. HOUBRON

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

Arrangement Franco-Anglais. — Nous croyons intéressant pour nos lecteurs de reproduire ici les renseignements publiés par le *Temps* au sujet de l'arrangement Franco-Anglais qui vient d'être signé par Lord Lansdowne et M. Cambon.

Résumé d'ensemble.

L'accord comporte trois actes distincts : le premier concerne l'Égypte et le Maroc, le second Terre-Neuve et l'Afrique occidentale, le troisième le Siam, les Nouvelles-Hébrides et Madagascar.

En Égypte et au Maroc l'état politique ne subit aucune modification.

La France n'entravera pas l'action de l'Angleterre en Égypte. L'Angleterre, de son côté, reconnaît le droit de la France à veiller à la tranquillité du Maroc et à donner au gouvernement marocain l'appui dont il peut avoir besoin pour la réorganisation de son administration, de ses finances et de son armée. Elle n'entravera pas l'action de la France à cet effet.

L'Angleterre adhère à la convention de 1888 pour la neutralité du canal de Suez.

La caisse de la Dette égyptienne est maintenue.

Les revenus dont elle garde la perception directe dépassent les sommes nécessaires pour le service des intérêts.

Aucun changement ne pourra être apporté à cette nouvelle organisation sans l'assentiment des puissances.

Des dates assez lointaines sont assignées, avant lesquelles il ne pourra pas être procédé à la conversion des diverses dettes dont certaines auraient pu être converties dès l'année prochaine.

Il est spécifié que les écoles françaises seront libres et que le service des antiquités continuera à être dirigé par un savant français.

L'Angleterre en Égypte et la France au Maroc veilleront à ce que les grandes entreprises des travaux publics restent entre les mains de l'État.

Les deux gouvernements garantissent la liberté commerciale pour trente ans tant au Maroc qu'en Égypte.

En vue d'assurer la liberté du détroit de Gibraltar, il est entendu qu'aucune fortification ne pourra être élevée sur une partie déterminée de la côte marocaine.

Fait important et qui donne une portée positive à l'entente cordiale, les deux gouvernements se promettent mutuellement leur concours pour l'exécution des dispositions de l'arrangement.

A Terre-Neuve, la France renonce au droit de séchage sur le French Shore. Elle y conserve le droit de pêche et le Bait Bill de 1886 est réformé en ce sens que les Terre-Neuviens y auront désormais le droit d'y vendre la boëtte à nos pêcheurs.

Des indemnités seront accordées aux industriels et aux employés français des établissements du French Shore.

En échange du droit de séchage qu'elle abandonne, la France obtient trois concessions de territoires dans l'Afrique occidentale :

1° Une rectification sur la Gambie qui donnera à nos possessions accès sur la partie de la rivière navigable pour les bateaux de haute mer ;

2° Les îles de Loos, au nombre de six, qui sont situées à 5 kilomètres de Conakry et qui commandent absolument cette ville ;

3° Une rectification de la frontière entre le Niger et le Tchad qui en l'abaissant vers le Sud nous donnera une route en pays fertile et assurera à notre province de Zinder ses limites naturelles.

Au Siam, les deux gouvernements confirment la déclaration de 1896 et en fixent le sens précis au sujet duquel il y avait contestation.

Aux Nouvelles-Hébrides, les deux gouvernements sont d'accord pour instituer une commission chargée de juger les litiges immobiliers entre habitants.

A Madagascar, le gouvernement anglais renonce aux protestations qu'il avait formulées à diverses reprises contre le régime économique que nous avons imposé à l'île.

Terre-Neuve.

La situation de la France à Terre-Neuve définie par les traités d'Utrecht et de Versailles, peut se résumer ainsi :

Les pêcheurs français étaient admis à pêcher dans les eaux territoriales de l'île sur la côte occidentale du cap Ray au cap Saint-Jean. Ils étaient, d'autre part, autorisés à se servir de cette côte pour le séchage de la morue. Ce double privilège était exclusif et fermait aux Terre-Neuviens l'accès de la pêche sur cette côte et l'utilisation même de la côte.

Par contre, et pour répondre à un état de choses qui leur était devenu insupportable (la population à Terre-Neuve ayant passé de 4,000 âmes à 200,000), les Terre-Neuviens avaient, par le Bait Bill en 1886, interdit la vente aux pêcheurs étrangers de l'appât (boette) nécessaire à la pêche. Enfin une nouvelle difficulté avait compliqué encore la situation quand les homarderies françaises avaient été installées au French-Shore, l'Angleterre contestant au homard la qualité de poisson.

Un *modus vivendi* renouvelé chaque année avait, depuis 1890, maintenu, à titre provisoire et révocable, l'état de choses existant au 1er Juillet 1889.

L'arrangement substitue à cette situation précaire la solution suivante :

1° *Nous abandonnons* nos droits sur la côte du French Shore, c'est-à-dire le droit de préparation et de séchage à terre du poisson ;

2° *Nous gardons* le droit de pêche dans les eaux territoriales du French Shore, c'est-à-dire sur un littoral de un millier de kilomètres environ de longueur ;

3° *Nous gagnons :*

a) Le droit pour nos pêcheurs de s'approvisionner de boette sur ce littoral ; en d'autres termes nous obtenons que le Bait Bill cesse d'être appliqué au French-Shore.

b) Le droit de pêcher dans ces eaux, non seulement la morue, mais le homard, qui est élevé par là à la dignité de poisson,

c) Le droit, pour les armateurs et les marins qui pourraient être lésés par le nouvel état de choses, à une indemnité éventuelle qui sera déterminée par une commission d'officiers de marine français et anglais, avec possibilité de recours à un surarbitre désigné par le tribunal de La Haye.

Le Parlement terre-neuvien se montre dès à présent disposé à ratifier cet arrangement.

Afrique occidentale.

Les concessions que nous obtenons en Afrique sont la contre-partie de celles que nous consentons à Terre-Neuve. Elles portent sur trois points :

1° Délimitation entre le Niger et le Tchad ;
2° Iles de Los ;
3° Gambie.

1° *Délimitation entre le Tchad et le Niger :*

La frontière du Tchad au Niger a été déterminée une première fois par la déclaration du 5 Août 1890 : c'était alors une simple ligne droite de Say à Barroua. La Convention du 14 Juin 1898 fixa un autre tracé, toujours géométrique, mais d'une géométrie déconcertante : d'abord un arc de cercle de 100 milles autour du Sokoto ; puis une ligne brisée dessinée par cinq degrés de latitude et de longitude différents. Il suffit de regarder la carte pour se convaincre que ce découpage artificiel ne tient aucun compte du groupement naturel des populations ; de plus, il nous rejette trois fois dans le désert. Il nous est, par suite, impossible d'organiser rationnellement des populations aussi arbitrairement partagées. En second lieu, pour aller du Niger au Tchad, nos convois sont forcés de passer par trois fois dans le désert, ce pendant une huitaine de jours. Cette situation rend extrêmement difficile le ravitaillement de Zinder et nous empêche d'établir entre le Soudan et le Tchad une route réellement praticable.

C'est cette route que nous obtenons. Elle traverse un pays fertile et habité. Et les populations se trouvent du même coup normalement distribuées.

Elle nous cède, en effet, la frontière naturelle du territoire de Zinder.

2° *Iles de Los :*

Les îles de Los — il y en a deux grandes et plusieurs petites — ont été occupées, en 1826, par l'amirauté anglaise, qui n'a pas cessé depuis lors de leur attribuer une grande importance. Elles possèdent, en effet, une rade excellente — deux rades mêmes, l'une entre les îles, l'autre, moins profonde et un peu moins sûre, entre l'île la plus occidentale, Factory, et la terre. Celle-ci servait aussi aux commerçants, sujets anglais de Sierra-Leone, à entreposer les marchandises qu'ils

vendaient aux caravanes venant du Fouta-Djallon et du Haut-Niger, ainsi qu'aux indigènes des rivières de la côte, Rio-Nunez, etc.

Depuis la création et le développement du port français de Conakry, le commerce des îles de Los est devenu absolument nul. Mais cet archipel resté anglais, et dont certains points sont situés à moins de 5 kilomètres de Conakry, était une juste cause d'inquiétude pour cette ville. Quelques coups de canon tirés du Pic Nord ou de la pointe Campbell de l'île Factory auraient suffi à détruire non seulement Conakry, mais aussi la voie ferrée vers le Niger, dont elle est le point de départ. En résumé, les îles de Los ne pouvaient servir à l'Angleterre que *contre nous*, et elles ne nous serviront qu'en tant qu'elles n'appartiendront plus à une puissance étrangère.

La Convention nous les cède en toute propriété.

3° *Gambie :*

Dans la délimitation faite en 1898 on a attribué aux Anglais dix kilomètres autour de la Gambie navigable. Entre nos possessions de la Haute-Gambie et le point de la rivière où cesse la navigation, une bande anglaise de dix kilomètres s'interposait donc. Nous avons demandé l'accès à la rivière dans sa partie navigable.

La Convention porte que l'Angleterre nous cède dans l'Est de sa colonie la ville et le territoire de Yarboutenda, situés sur la Gambie navigable. Les navires français de haute mer pourront donc aborder en territoire français. Cette facilité sera d'un gros intérêt économique.

C'est la dernière clause de la Convention proprement dite.

Egypte.

Rien n'est changé à la situation politique de l'Égypte vis-à-vis de l'Europe.

La Caisse de la Dette et les autres institutions internationales, en particulier les tribunaux mixtes, sont maintenus dans leur état présent.

L'arrangement est plus particulièrement financier. Mais selon la procédure habituelle aux règlements financiers relatifs à l'Egypte, il est probable que la France adhérera simplement à un projet de décret khédivial annexé aux instruments diplomatiques franco-anglais, et déjà approuvé par l'Angleterre. Ainsi se trouve maintenue, jusque dans l'accord, l'existence légale de l'Égypte en tant qu'État.

Le desideratum principal de l'Égypte et de ses conseillers anglais était d'entrer en possession des économies résultant de la conversion de la Dette égyptienne qui s'était faite en 1890.

La France avait refusé son assentiment à l'emploi de ces économies.

Elles s'amoncelaient depuis quatorze ans, et atteignaient 140 millions de francs. Le gouvernement égyptien en aura la disposition.

Il souhaitait, en outre, voir affecter au service de sa dette des revenus suffisants, mais non plus des revenus prévus en 1880 qui, vu la prospérité du pays, sont à l'heure actuelle presque doubles de ce qu'il faut annuellement : sur ce point, l'Égypte aura satisfaction.

Au lieu des gages spécifiques et divers qui étaient affectés au service de la Dette, on ne lui en attribuera plus qu'un seul, à savoir toute la terre d'Égypte.

C'est l'impôt foncier égyptien qui garantira le service de la Dette : garantie sûre et bien plus que suffisante pour les créanciers, mais garantie moins gênante pour l'Égypte que les impôts de quatre provinces, le produit des douanes et de ses chemins de fer.

Le gage demeure. Il demeure aussi solide qu'avant et plus que suffisant. Il demeure seulement sous une forme moins gênante pour l'Égypte.

En échange, la France reçoit de sérieux avantages financiers.

Elle avait consenti, en 1890, non seulement à la conversion de la Dette privilégiée, mais à son remboursement en 1905. Elle n'avait fixé aucun délai pour le convertissement et le remboursement de la Dette garantie (emprunt 1895). Elle n'avait reçu promesse d'aucun délai pour le convertissement et le remboursement de l'Unifiée.

Les dettes de l'Égypte, principale garantie du contrôle international et de l'action française au bord du Nil, étaient donc susceptibles de disparaître plus ou moins rapidement à partir de l'an prochain, ne nous laissant en mains aucun moyen d'action ou de négociation.

L'accord franco-anglais fixe les dates avant lesquelles ces diverses dettes ne pourront être remboursées. Ces dates sont assez éloignées pour que le bénéfice des créanciers français, relatif à une seule dette, l'Unifiée, soit de plus de 60 millions sur ce que leur donnerait un remboursement à l'heure actuelle.

Le fonds général de réserve de la caisse de la Dette est maintenu et reconstitué. La somme fixe et intangible consacrée sur cette réserve au service de la Dette est augmentée. En outre, un fonds spécial de roulement est créé.

Tels sont les arrangements financiers.

En outre, l'Angleterre adhère à la convention de 1888 (ce qu'elle avait refusé jusqu'à maintenant) assurant la neutralisation et le libre passage du canal de Suez.

Cette adhésion est de la plus haute importance.

A noter que le Japon n'était pas représenté à la conférence de 1888, mais que la Russie y était et a adhéré.

La direction générale du service des antiquités reste et restera attribué à un savant français.

Nos fonctionnaires français en Égypte ne pourront être traités à des conditions moins avantageuses que les fonctionnaires anglais de même ordre.

Maroc.

La rivalité des influences étrangères à la cour marocaine a dominé les dix dernières années. De ces influences, les plus actives étaient l'influence française et l'influence anglaise. Le conflit sourd, mais profond, qui souvent les a l'une à l'autre opposées, prend fin par la déclaration.

Le gouvernement britannique s'engage à « se désintéresser » du Maroc et à ne mettre aucun obstacle à notre « pénétration pacifique », dont il accepte les conséquences financières, économiques ou administratives.

Les deux gouvernements s'engagent à maintenir pour trente ans la liberté commerciale et à ce qu'aucune fortification ne s'élève sur la côte.

Il va sans dire que l'inégrité territoriale du Maroc et son *statu quo* gouvernemental sont garantis par les deux puissances. La France substituera son influence unique aux influences rivales qui s'exerçaient là-bas. Elle mettra ses ressources à la disposition du sultan pour la réorganisation de son empire et bénéficiera, comme il est juste, de l'assistance qu'elle lui prêtera.

C'est, au point de vue français, la partie essentielle de l'arrangement.

Siam.

Au Siam, les gouvernements anglais et français ont résolu de préciser le sens de la Convention de 1896.

Cette déclaration avait un caractère négatif et interdisait aux deux parties

contractantes de poursuivre aucune entreprise dans le bassin du Menam. En voici le passage essentiel :

I. — Les gouvernements de France et de Grande-Bretagne s'engagent mutuellement à ne faire pénétrer, dans aucun cas ou sous aucun prétexte, sans le consentement l'un de l'autre, leurs forces armées dans la région comprenant les bassins des rivières Petchabouri, Meiklong, Ménam et Bang-Pa-Kong (rivière de Petriou) et de leurs affluents respectifs, ainsi que le littoral qui s'étend depuis Muong Bang Tapan jusqu'à Muong Pase, les bassins des rivières sur lesquelles sont situées ces deux villes, et les bassins des autres rivières dont les embouchures sont incluses dans cette étendue de littoral; comprenant aussi le territoire situé au Nord du bassin du Ménam entre la frontière anglo-siamoise, le fleuve Mékong et la limite orientale du bassin du Me Ing. *Ils s'engagent, en outre, à n'acquérir dans cette région aucun privilège ou avantage particulier dont le bénéfice ne soit pas commun à la France et à la Grande-Bretagne, à leurs nationaux et ressortissants ou qui ne leur serait pas accessible sur le pied de l'égalité.*

A l'Est de ce bassin la France, à l'Ouest l'Angleterre avaient-elles, sous réserve du maintien du *statu quo* territorial, toute liberté d'action ? Le gouvernement français inclinait à interpréter ainsi la Convention. Mais lord Salisbury, à deux reprises, déclara que telle n'était pas la manière de voir du gouvernement britannique.

L'accord qui intervient aujourd'hui adopte explicitement notre thèse et reconnaît aux deux pays une entière liberté d'action économique dans les provinces siamoises situées respectivement à l'Est et à l'Ouest du bassin du Ménam.

Quant à l'intégrité territoriale du Siam et au maintien du *statu quo* la déclaration nouvelle les garantit explicitement. Cela d'ailleurs ne pouvait faire de doute pour personne.

Madagascar.

La Grande-Bretagne abandonne officiellement la protestation qu'elle élevait depuis plusieurs années contre le régime douanier institué par nous dans notre colonie.

Nouvelles-Hébrides.

Sans mettre en question le fond de la question une commission est instituée pour le règlement des litiges immobiliers.

FRANCE ET COLONIES.

L'avenir de nos colonies de l'Afrique occidentale. — Nous reproduisons ci-après un résumé publié par la *Dépêche coloniale* d'une conférence, extrêmement intéressante, faite dernièrement à Rouen par M. Dybowski, inspecteur-général de l'agriculture coloniale, sur l'avenir de nos colonies dans l'Afrique occidentale.

« Il est nécessaire, déclare M. Dybowski, de propager de plus en plus l'idée coloniale en dehors des sphères officielles et de la faire pénétrer dans les masses, on fait ainsi œuvre de bon patriote. On a souvent dit que le Français n'est pas colonisateur ; les faits sont là qui prouvent le contraire. La troisième République

a donné à la France un domaine colonial qui lui assure une place prépondérante dans le monde et dont le développement économique donnera un nouvel élan à la prospérité de la métropole.

Nos colonies d'Afrique sont assurément de beaucoup les plus importantes et en particulier nos possessions de l'Afrique occidentale sont peut-être celles qui deviendront les plus prospères.

Cependant lorsqu'on se rend à Dakar et que l'on regarde la côte, on est quelque peu désappointé par l'aridité du pays. Mais quand on contourne le cap et qu'on entre dans le port de Dakar, l'aspect change immédiatement, la côte devient verdoyante, une ville importante apparaît.

Jadis on était obligé d'affronter la barre, redoutable à cet endroit, pour gagner Saint-Louis qui était alors la capitale du Sénégal. Mais une ligne de chemin de fer relie Saint-Louis à Dakar dont le port est excellent. Et même depuis les dernières épidémies de fièvre jaune, on a transporté à Dakar tous les services du gouvernement général de l'Afrique occidentale.

La situation actuelle de nos colonies de l'Afrique occidentale, principalement de la Guinée française, donne un démenti formel à ceux qui prétendent que nous ne savons pas coloniser. Sous l'administration de son gouverneur M. Ballay — que l'on cite comme un exemple de colonisateur, même à l'étranger, et dont la perte a été si cruelle pour tous les coloniaux français — la Guinée a pris un développement magnifique. La ville de Conakry, sa capitale, s'est développée d'une façon merveilleuse. M. Dybowski a pris part, en 1896, en compagnie du directeur, à une battue à la panthère, sur l'emplacement où s'élèvent maintenant les superbes avenues de la ville actuelle. Grâce à l'activité de nos missions militaires, la colonie de la Guinée, qui s'appelait autrefois les « Rivières du Sud », a rejoint le Soudan français par son hinterland, et les vieilles possessions anglaises comme Sierra-Leone ne sont plus que de simples enclaves sans grand avenir. Les Anglais qui sont gens pratiques, l'ont si bien compris qu'ils ont déplacé leurs maisons de commerce et sont venus s'établir en territoire français, à Conakry.

Une route fut construite de Conakry vers l'intérieur, un chemin de fer dont les travaux sont poussés avec activité reliera, d'ici quelques années, le port de Conakry au bief navigable du Haut-Niger et facilitera grandement le développement économique de toute la région.

D'ailleurs, le groupe compact de nos colonies de l'Afrique occidentale se développe également dans toutes ses parties sous la haute direction de l'éminent gouverneur-général M. Roume. Celui-ci vient d'effectuer, non sans fatigue ni sans danger, un vaste voyage d'inspection pour se rendre compte des richesses et des besoins des différentes régions placées sous son administration. C'est grâce à son impulsion que les travaux publics sont effectués dans d'excellentes conditions. Lorsque les voies ferrées en construction seront terminées, le développement du pays sera encore plus considérable.

D'ici peu une voie de transit gigantesque existera dans notre Afrique française ; un chemin de fer va de Dakar à Saint-Louis, de Saint-Louis à Kayes se trouve la voie fluviale du Sénégal, puis un chemin de fer unit Kayes au Niger navigable qui s'étend alors sur des milliers de kilomètres, enfin par la voie ferrée du Dahomey on gagne la côte.

Voilà un voyage de 4,000 kilomètres que l'on pourra effectuer en moins d'un mois !

Le commerce est déjà actif sur la Côte occidentale d'Afrique, mais nous devons nous efforcer de développer surtout la colonisation agricole. Elle seule peut assurer la prédominance d'un peuple dans ses colonies. Alors que le commerce, s'il agit

seul, peut ruiner un pays, en retirant et, en quelque sorte, en suçant tous ses produits naturels — et nous en avons un exemple dans la ruine de l'exportation du caoutchouc de l'Inde — l'agriculture crée une richesse qui n'existait pas auparavant. La main-d'œuvre, d'ailleurs, ne nous manquera pas ici comme dans d'autres colonies ; n'est-ce pas à la Côte d'Afrique que l'on venait jadis chercher les esclaves utilisés pour les cultures en Amérique ?

Les peuplades soudanaises se livrent déjà à la culture et en particulier à la culture du coton, qui devient d'un si haut intérêt à l'heure actuelle. Elles descendent vraisemblablement d'indigènes venus de la Haute-Égypte, elles ont retrouvé dans la vallée du Niger, — qu'on a appelé aussi le Nil français — des conditions particulièrement favorables à la culture du coton. Des inondations de plusieurs mois laissent, lors du retrait des eaux, un limon fécondant et une sécheresse absolue, succédant à cette période, facilite la maturité et la récolte des gousses de coton. Les voies ferrées assureront le transport des récoltes jusqu'à la côte.

Les colons pourront se livrer avec succès à la culture du cacao, du café, de la vanille, des fruits exotiques qui entrent de plus en plus dans notre consommation, notamment des bananes ; mais c'est surtout la culture des plantes à caoutchouc et à gutta-percha à qui semble réservé l'avenir le plus beau. Les Jardins d'essais fournissent chaque année aux colons de grandes quantités de graines et des méthodes de cultures expérimentées.

En terminant, M. Dybowski insiste sur ce point que les personnes désireuses de créer une entreprise agricole en Afrique occidentale doivent s'entourer de gens qui connaissent déjà le pays et ne pas craindre de faire eux-mêmes un voyage dans ces colonies qui, par les moyens rapides de communication dont nous disposons actuellement, sont si rapprochées de la métropole. C'est ainsi que s'augmentera la prospérité économique de nos possessions et en même temps celle de la mère-patrie.

Inutile de dire que l'auditoire a fréquemment applaudi M. Dybowski et après les projections, fort bien réussies, M. Maurice Lebon a remercié chaleureusement M. Dybowski de sa superbe conférence, qui est un nouveau et grand succès pour l'œuvre de propagande coloniale que poursuit si heureusement la France Colonisatrice de Rouen ».

AFRIQUE.

Les ressources de l'Afrique Occidentale française. — Sous le patronage de la « Société de Géographie et d'Études coloniales de Marseille », M. le Docteur Barot, médecin des troupes coloniales hors cadres, secrétaire-général du Comité pour l'inventaire méthodique des ressources de l'Afrique occidentale française, a fait le 15 Février, dans le grand amphithéâtre de la Faculté des Sciences, une brillante conférence, avec projections lumineuses, sur l'« Afrique occidentale française : son passé et son avenir ».

Cette intéressante séance était présidée par M. E. Delibes, l'éminent Président de la Société, assisté de MM. Bohn, Directeur de la Compagnie française de l'Afrique occidentale, et le Docteur Heckel, Directeur de l'Institut colonial, Vice-Président de la Société de Géographie.

Le jeune et distingué orateur après avoir rappelé les étapes glorieuses de la conquête et rendu un hommage mérité à l'illustre Faidherbe, a judicieusement décrit, avec un enthousiasme communicatif et beaucoup de charme littéraire, les

pays variés qui composent notre immense domaine de l'Ouest africain, dont les populations vivent aujourd'hui en paix à l'ombre du drapeau tricolore, et sont préparées à de faciles progrès par la civilisation française.

Le développement économique de notre Afrique occidentale est appelé à devenir considérable. L'intérieur des diverses colonies côtières et une grande partie du Soudan forment, d'après le Docteur Barot, une vaste région propice à la colonisation européenne. Il existe trois zones successives du littoral vers l'hinterland : celle de transit, malsaine, mais purement côtière, avec les ports, les entrepôts de commerce, les têtes de ligne des voies ferrées, celle d'exploitation, venant ensuite sur 200 à 300 kilomètres de large, occupée surtout par la grande forêt et riche en produits naturels, mais peu habitable également pour l'Européen ; enfin, la troisième zone, dite de colonisation, comprend la majeure partie de nos territoires et la magnifique vallée du Niger.

C'est ainsi qu'il existe en Afrique occidentale d'immenses territoires fertiles, salubres et peuplés, constituant la zone vraiment colonisable. Cette zone s'étend sur les plateaux du Haut-Sénégal, Haut-Niger, Haut-Bandama, Haute-Volta et Haut-Ouémé ; elle a une superficie de 850,000 kilomètres carrés. L'altitude moyenne y varie de 250 à 400 mètres ; la température oscille entre 30 degrés en Janvier et 24 degrés en Juillet ; la hauteur moyenne annuelle des pluies est de 1 m. 30 ; on y rencontre environ un cours d'eau tous les 8 kilomètres et un village tous les 6 kilomètres. Les bestiaux et les chevaux y vivent bien ; les céréales, les féculents, les légumes d'Europe, les fruits, les plantes industrielles, les essences rares y poussent à l'envi ; le sous-sol, encore presque inconnu, y donne des minerais, de l'or, des calcaires. Toutes ces données doivent, théoriquement, être un garant de la salubrité du pays. Aussi l'énergie coloniale future devra-t-elle se porter dans ces grandes régions centrales, vers lesquelles il faut donc ouvrir les routes terrestres ou fluviales convergeant vers le Haut-Niger, où s'élèvera un jour la capitale du Soudan français.

L'éloquente conférence du Docteur Barot a obtenu un grand succès et son auditoire d'élite ne lui a pas ménagé de chaleureux applaudissements. Le savant orateur a terminé son attrayant exposé en faisant connaître le but et l'utilité du Comité pour l'inventaire des ressources de notre Afrique occidentale dont il est le Secrétaire-Général. Ce courant d'études méthodiques a été décidé, sous le patronage du gouvernement, par un groupe de personnalités scientifiques et coloniales, sous la présidence d'honneur de M. Berthelot, Sénateur, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences, et de M. Levasseur, Administrateur du Collège de France, membre de l'Institut.

En effet, l'*Afrique occidentale française* est à la fois la plus rapprochée, la plus vaste et la plus jeune de nos colonies. Son mouvement commercial général s'est élevé, dans les dix dernières années, de 42 à 141 millions de francs, et l'essor de son développement économique est étroitement lié à celui de nos autres possessions africaines, dont la jonction territoriale vient d'être réalisée.

Cependant, malgré le grand nombre d'explorations scientifiques ou administratives qui ont parcouru l'Afrique occidentale française, nous n'avons encore qu'une connaissance imprécise de son sol, de son climat, de ses habitants, de ses productions et de ses besoins. Il y a donc pour la science, pour l'industrie et pour le commerce français, un intérêt majeur à remplacer la notion vague et confuse qui résulte de témoignages isolés et d'efforts dispersés par une conception précise, méthodiquement acquise, de la valeur réelle de ces régions.

Aussi une enquête de cette nature est-elle un pas indispensable sur le chemin de la colonisation vraie et il importe de la commencer sans retard, de façon à pos-

séder des renseignements exacts au moment où l'organisation des grands ports maritimes et l'achèvement des voies ferrées en construction ouvriront définitivement à la pénétration européenne les hauts plateaux des grands bassins fluviaux de l'Afrique occidentale.

Mais cette enquête, pour être féconde et sûre, nécessite, tant en France qu'en Afrique occidentale, le concours de nombreux techniciens préparés à ces recherches spéciales par leurs occupations professionnelles, et de tous les agents civils ou militaires dont l'administration peut disposer.

C'est pour coordonner ces travaux d'investigation scientifique et économique qu'a été fondé le Comité dont il s'agit, présidé par M. Etienne, Vice-Président de la Chambre des Députés et Président du groupe colonial. On peut attendre de féconds résultats de cette intelligente initiative.

(*Dépêche coloniale*).

La délimitation du Niger au Tchad. — Un télégramme de Kouka, en date du 28 Janvier, reproduit par la presse anglaise, annonce que la commission anglo-française de délimitation du Niger au Tchad a terminé ses travaux.

On ne croit pas que ces travaux apportent de grandes modifications aux cartes actuelles, au moins en ce qui concerne les localités les plus importantes ; mais comme la commission a dû parcourir plus d'un millier de milles et traverser des pays qui n'avaient pas encore été explorés, son rapport aura un grand intérêt géographique. Il contiendra des renseignements intéressants sur l'attitude des Touareg. Ceux-ci ne semblent pas avoir entravé la marche de la mission. Cela tient peut-être à ce qu'elle était protégée par une forte escorte.

II. — Géographie commerciale. – Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL.

Durant les trois premiers mois de l'année courante, le commerce de la France avec l'étranger s'est élevé à 2,256,251.000 fr., dont 1,183,058,000 à l'importation et 1,073,193,000 à l'exportation. Si on compare ces chiffres avec ceux relevés, pour la période correspondante de 1903, on constate une diminution de 25 millions de francs aux importations et une augmentation de 36 millions un tiers aux exportations, en somme une plus-value d'environ 11 millions en faveur de 1904.

Les diminutions à l'importation portent principalement sur les matières premières, 54,617,000 fr. de moins qu'en 1903, ce qui est loin d'indiquer une reprise d'activité industrielle. Par contre, la France a prélevé à l'étranger près de 14 millions de francs de plus d'objets d'alimentation et environ 16 millions de francs de plus de produits fabriqués.

Les principaux chapitres de l'exportation accusent, cette année, des plus-values : 6 millions d'augmentation de francs sur les produits alimentaires ; 19 millions et demi sur les matières premières ; 3,779,000 fr. sur les objets fabriqués et 7,349,000 fr. sur les colis-postaux. Si nous réunissons ces deux dernières sommes, nous obtenons un total d'un peu plus de 11 millions, qui ne compense pas encore

l'augmentation de près de 16 millions de produits fabriqués constatée à l'importation.

Par conséquent, situation économique encore peu satisfaisante.

J. Petit-Leduc.

FRANCE.

Les relations commerciales entre la France et le Japon. — La guerre russo-japonaise est-elle de nature à causer une perturbation importante dans le commerce de la France ? Dans les statistiques de 1902 — les dernières qui soient définitives — les échanges franco-japonais occupent le dix-huitième rang au point de vue de la valeur dans les transactions totales de notre pays.

Nos exportations au Japon sont, en réalité, insignifiantes puisqu'en 1902 elles n'ont atteint que 8,600,000 francs et ne viennent ainsi qu'au trente-quatrième rang dans la nomenclature. De ce côté, les craintes ne peuvent être bien vives, d'autant plus que l'état de guerre ne peut pas entraver complètement les opérations commerciales. Mais il pourrait en être autrement au point de vue de l'importation. Le Japon occupe ici le quinzième rang grâce à la soie, et le ralentissement des expéditions de ce précieux textile peut jeter une certaine perturbation parmi nos industries soyeuses.

L'importance des importations japonaises apparaît dans le tableau ci-après :

Commerce spécial.

Années.	Import.	Export.	Total.
	Valeurs en millions et centaines de mille francs.		
1897	80.9	11.8	92.7
1898	53.0	12.8	65.8
1899	93.6	8.1	171.7
1900	65.0	17.9	82.9
1901	77.5	4.8	82.3
1902	78.8	8.6	87.4

Parmi les chiffres de 1902, nous trouvons que les entrées de soie et de bourre de soie figurent pour 37,288,000 fr. (28,524 q. m.), et les tissus de soie et de bourre de soie pour 25,355,000 fr. (4,396 q. m.).

Ainsi qu'on le verra ci-dessous, le Japon contribue pour une grosse partie à nos approvisionnements de bourre de soie en masse.

Importations au commerce spécial.

Années.	De Chine.	Du Japon.	Quantités totales liv. à la consom.
	Quin. mét.	Quin. mét.	Quint. mét.
	Soies grèges.		
1901	40.365	8.377	69.514
1902	39.762	6.832	68.011
1903	35.458	5.688	63.873

Bourre de soie en masse.

1901	21.573	15.296	78.858
1902	30.533	23.054	109.655
1903	27.627	20.967	94.984

Cette situation n'a pas été sans préoccuper le marché lyonnais. Si l'on se place au point de vue de la matière première, il est incontestable que la guerre aura pour résultat de gêner tout d'abord les relations avec l'Empire du Soleil Levant, de diminuer la production des filatures au printemps et même — très probablement — de réduire ses éducations de vers à soie.

Mais, d'autre part, la diminution de la richesse du Japon peut se traduire par un resserrement dans ce pays de la consommation des étoffes de soie et, en même temps, de l'activité des tissages d'Habutaï. Cette économie de matières premières très possible pourra donc compenser en partie un affaiblissement de la récolte soyeuse au Japon.

Au point de vue particulier des approvisionnements la guerre, d'après des avis autorisés, ne met donc pas en péril nos industries de la soie. Aussi se préoccupe-t-on surtout de la répercussion que peut exercer le conflit sur la marche générale des affaires s'il se prolonge, même s'il reste localisé dans la mer Jaune. Il n'est pas, en effet, de déperdition de richesse qui ne se ressente, surtout dans les fabrications de luxe, à une époque où les intérêts internationaux sont étroitement confondus.

EUROPE.

Le commerce de la Belgique en 1903. — Les chiffres provisoires du commerce spécial de la Belgique en 1903 viennent d'être publiés. Il en résulte que les importations se sont élevées à 2,464,155,000 fr. contre 2,306,218,000 fr. en 1902, et que les exportations ont atteint la somme de 1,949,503,000 fr. contre 1,857,883,000 fr. en 1902. Si l'on se place au point de vue des quantités, on constate que les marchandises importées représentent un poids de 16,745,622,126 kilog. (14,801,731,731 kilog. en 1902), et que celles qui ont été exportées ont été de 14,759,022,081 kilog. (14,550,390,433 kilog. en 1902).

On voit, d'après les chiffres qui précèdent, que les importations ont augmenté en valeur de 157,937,000 fr., ou 7 %, et en poids de 1,943,890,395 kilog., ou 13 %. Les plus-values constatées pour les exportations sont respectivement de 91,620,000 fr. ou 5 %, et 208,631,648 kilog., ou 1 %.

L'augmentation de valeur des importations se répartit principalement sur les marchandises suivantes : bœufs vivants, beurre frais et salé, bois de construction en grume ou non sciés, perches et pièces de bois non sciées, caoutchouc brut, houille, engrais non dénommés, froment, épautre et méteil, maïs, minerai de fer, lin, peaux brutes, huile de pétrole raffinée, graines oléagineuses autres que les noix de palme et les arachides, tourteaux.

Aux exportations, elle se fait voir plus spécialement sur les : chevaux vivants, caoutchouc brut, engrais non dénommés, maïs, huiles végétales, voitures pour chemins de fer et tramways, laines (d'origine belge), lin, rails, fer battu, étiré ou laminé, teintures et couleurs non dénommées, tissus de coton de tous genres.

Par contre, et toujours en se plaçant au point de vue de la valeur, on remarque des diminutions sur certaines marchandises, notamment :

Aux importations, les animaux de l'espèce ovine, bois de construction sciés autres que les poutres, café non torréfié, drogueries non dénommées, poissons non dénommés.

Aux exportations, les bois ouvrés, houille, drogueries non dénommées, fils de lin ou d'autres filaments non tors et non teints, froment, épautre et méteil, matières animales brutes non dénommées, acier ouvré, produits chimiques non dénommés, résines et bitumes non dénommés, verres de vitrage.

La valeur du commerce de la Belgique avec ses voisins immédiats est indiquée dans le tableau suivant :

IMPORTATIONS EN BELGIQUE.

Pays.	1903	1902		Différence pour 1903
France	349.533.000	331.548.000	+	17.985.000
Allemagne	260.205 000	254.401.000	+	13.804.000
Angleterre	204.775.000	208.947.000	—	4.172.000
Pays-Bas	213.356.000	198.277.000	+	15.079.000

EXPORTATIONS DE BELGIQUE.

Pays.	1903	1902		Différence pour 1903
France	379.243.000	252.654.000	+	26.589.000
Allemagne	395.697.000	379.011.000	+	16.686.000
Angleterre	351.674.000	356.789.000	—	5.115.000
Pays-Bas	218.798.000	209.148.000	+	9.650.000

Il convient de signaler que les douanes belges fournissent un chiffre tout différent des statistiques des douanes françaises en ce qui concerne les échanges franco-belges : ces statistiques ont été résumées dans la *Dépêche Coloniale* du 7 Février. Si la différence à l'exportation en Belgique s'explique par le fait que beaucoup de marchandises françaises ne font que transiter par ce pays, l'écart à l'importation en France ne saurait trouver d'explication plausible en dehors d'un mode différent d'évaluation de la part des deux administrations.

L'ensemble des droits de douane perçus en 1903 représente une somme de 50,435,091 fr., contre 49,131,520 fr. en 1902 ; il y a donc eu, l'année dernière, une plus-value de 1,303,571 fr., ou 3 %.

Le nombre des navires entrés dans les différents ports belges en 1903 a été de 9,044 et leur tonnage s'est élevé à 10,910,615 tonneaux. Comparés à ceux correspondants de 1902, ces chiffres font ressortir une augmentation de 197 navires, ou 2 %, et de 756,315 tonneaux, ou 7 %.

Les industries de Roumanie. — Depuis 1887, c'est-à-dire dans l'intervalle de 16 ans, il s'est fondé en Roumanie près de 500 établissements industriels : avant cette année, un nombre de 125 établissements fonctionnaient déjà, de sorte qu'aujourd'hui la Roumanie compte 625 fabriques.

Ces 625 fabriques représentent un capital de 247,388,890 francs et font travailler 39,746 ouvriers. Parmi ces ouvriers, 30,471 sont Roumains, 7,071 étrangers et 2,214 Israélites.

La loi pour l'encouragement de l'industrie date de 1887 et sera modifiée ces jours-ci par les corps législatifs.

Des 625 fabriques, 209 seulement ont bénéficié des avantages de la loi de 1887. Ces 209 établissements, représentent un capital de 77,294,245 francs et font travailler 12,502 ouvriers Roumains et 6,684 ouvriers étrangers.

Afin de donner un développement encore plus grand aux industries du pays, le gouvernement, dans sa nouvelle loi, se propose d'accorder aussi des avantages à l'industrie moyenne ; d'autre part, les lacunes de l'ancienne loi seront comblées, et les avantages accordés seront mieux étudiés.

Ce sera une bonne loi, car le hasard a voulu que le nouveau tarif des douanes, auquel la loi de l'encouragement est étroitement liée, soit présenté aux Chambres en même temps.

Voici un tableau des 209 industries encouragées par l'État :

N° COURANT.	NOMBRE DES FABRIQUES.	ESPÈCES DES FABRIQUES.		CAPITAL ENGAGÉ.	NONBRE DES OUVRIERS	
					Roumains.	Étrangers.
1	4	L'industrie	céramique	2.636.895 09	301	18
2	7	»	de la vitrification...	1.499.942 98	360	154
3	15	»	des mat. minérales.	8.328.611 42	998	430
4	20	»	des métaux	8.498.330 58	1.005	383
5	44	»	des bois et meubles.	7.825.673 88	3.454	2.620
6	12	»	des tanneries.......	1.756.249 95	506	64
7	24	»	des alimentations...	19.833.133 17	1.748	1.649
8	20	»	textile.............	7.546.414 59	1.511	452
9	4	»	des habillements...	1.532.004 »	277	91
10	41	»	des prod. chimiques.	5.956.386 64	1.100	394
11	12	»	du papier..........	10.548.683 95	1.074	320
12	5	»	des arts graphiques.	1.282.919 64	399	105
13	1	»	divers	50.000 »	19	6
	209			77.294.245 89	12.502	6.684

C.-A. Berindei,
Membre correspondant de la Société de Géographie de Lille.

22 Mars 1904.

Les importations de charbon à Gênes en 1903. — D'après une statistique récemment publiée par la maison Bauer, une des principales importatrices de la place, la quantité de charbon introduite à Gènes pendant l'année 1903 aurait atteint le total de 2,493,970 tonnes. Le mouvement en avant de cet important trafic, qui avait légèrement fléchi en 1901 et 1902, reprend donc hardiment : en effet, les importations de la dernière année présentent une augmentation de 69,923 tonnes par rapport à 1902 et de 272,998 tonnes par rapport à 1901, enfin de 38,347 tonnes par rapport à 1900.

Comme toujours, c'est du Royaume-Uni (pays de Galles et Écosse principale-

ment) que provient la majeure partie de cette importation ; la statistique de la maison Bauer en donne le détail par port et relève, au contraire, en bloc, les expéditions des ports américains, australiens, allemands, français, belges, hollandais, italiens et russes, qu'elle évalue à 76,809 tonnes, soit par rapport à l'importation 3,07 % seulement.

Comparées avec celles de l'année 1902, les importations de ports non anglais accusent une perte de 34,448 tonnes, qui constitue la différence entre les diminutions subies par les envois d'Amérique (— 47,116 tonnes), d'Australie (— 7,071 t.), de France (— 506 tonnes), d'Italie (— 3,292 tonnes), de Russie (— 3,292 tonnes) et les augmentations relevées pour les envois de Hollande (+ 19,248 tonnes), de l'Empire Ottoman (+ 3,981 tonnes), de Belgique (+ 703 tonnes), et d'Allemagne (+ 281 tonnes).

En transmettant ces renseignements, notre consul général à Gênes signale, d'autre part, la part de plus en plus considérable que prend le port de Savone à l'importation des charbons en Italie : 799,577 tonnes en 1903 contre 610,200 tonnes en 1900.

AFRIQUE.

Est-Africain allemand. — La superficie préparée pour la culture cotonnière en 1904 est cinq fois plus grande que celle de 1903. La récolte prochaine est estimée à 25,000 kilogrammes. Les résultats actuels indiquent que c'est le coton égyptien qui convient le mieux pour l'Afrique orientale allemande. Les cotons produits dans les diverses régions de la côte avec les graines de cette espèce équivalent les meilleurs cotons égyptiens.

Après les mécomptes du début, la culture du café dans l'Ousambara paraît être en meilleure voie. L'exportation est passée de 186,200 kilogrammes, valant 257,100 marks, à 353,400 kilogrammes, valant 483,300 marks. Dans les douze plantations qui travaillent avec un capital de 10 millions de marks, on compte maintenant 2,500,000 arbres en rapport. Comme, d'autre part, les prix sont en hausse, on peut prévoir que l'ère des exercices sans dividende touche à sa fin.

La culture de chanvre de Maurice et d'agave a fait de grands progrès. La Compagnie allemande Est-africaine possédait fin 1902 plus de deux millions de plants de sisal-agaves mûrs pour la coupe ; leur rendement a été de 178 tonnes de fibres en 1902 contre 45 tonnes en 1901. La Compagnie de commerce et de plantations Ouest-africaine possédait, fin 1902, 220,000 plants de chanvre de Maurice et 200,000 plants de sisal-agaves : cette Société espérait pour 1903 une récolte de 200 tonnes. La Compagnie allemande d'agaves a planté plus d'un million de pieds. Comme le chanvre de sisal-agaves vaut de 800 à 900 marks la tonne, ces Sociétés envisagent l'avenir avec confiance.

AMÉRIQUE.

La situation économique de la République Argentine. — La situation générale économique de la République Argentine démontre une situation prospère. On constate une réaction favorable du commerce qui profite du bien-être et du crédit du pays. La consommation a augmenté de 40 %, principalement dans la campagne, à cause des récoltes extraordinaires en blé, lin et laine.

Les terres ont augmenté de prix dans la proportion de 60 %, comparativement aux prix de l'année dernière, par suite d'importantes transactions. L'émigration attirée par les abondantes récoltes et les salaires élevés augmente considérablement. Les finances sont plus prospères qu'elles ne l'ont jamais été malgré les importants travaux publics entrepris dans la République, aux chemins de fer, aux routes et travaux d'hygiène qui représentent une dépense de 80 millions de livres sterling, tous les compromis intérieurs et extérieurs ayant été payés régulièrement aux échéances. En outre, une réserve de 7 millions de livres sterling garantit la circulation du papier-monnaie. Les revenus des douanes, pour l'année courante, ont produit 8 millions de livres sterling et accusent une augmentation de 1,500,000 liv. sterling sur les recettes de l'année dernière. Les Compagnies de chemins de fer estiment que les transports augmenteront de 30 % comparativement à l'année dernière. Les primes dont jouissent les titres nationaux sont une preuve du crédit et de la confiance que l'administration supérieure et le gouvernement inspirent partout.

III. — Généralités.

Dans le Levant. — L'attention de notre commerce commence à se reporter vers le Levant : l'année dernière *La Revue générale des Sciences* organisait, cette année elle réorganise une croisière dans les eaux méditerranéennes, avec mission de visiter Athènes, Constantinople, les principales Échelles. Dans le monde des armateurs, la Compagnie Paquet avec l'*Ircmithie*, la Compagnie des Messageries Maritimes avec le *Bosphore*, viennent de renforcer leurs flottes de nouvelles et vaillantes unités. Ces initiatives des hommes d'études et des hommes d'affaires mériteraient de meilleurs résultats. Notre influence séculaire dans le Levant se relève-t-elle ? Cette année comme l'année précédente notre collaborateur Émile Galland constate une réduction continue dans le chiffre de nos affaires avec la Turquie : elle s'est aggravée dans ces derniers temps par la diminution de nos exportations de sucres. D'après les renseignements fournis par la *Revue commerciale du Levant*, la France en 1902 a acheté à la Turquie pour 103,803,000 fr., et elle ne lui a vendu que pour 47,127,000 fr. D'une manière globale et d'après la même source, si l'on comprend dans une même région la Méditerranée orientale, avec la Turquie et la Serbie, la Grèce, la Roumanie, la Bulgarie, la Tripolitaine, la Russie et l'Égypte, la France fait au total dans ces pays pour 407,210,000 fr. d'achats et 142,133,000 fr. de ventes. La France est donc cliente des pays levantins. M. E. Giraud, Président de la Chambre de Commerce française de Constantinople, peut même affirmer que, spécialement pour la Turquie, la France est la meilleure cliente de l'Empire ottoman, tandis que l'Empire ottoman tend à devenir, est même devenu le meilleur client de l'Italie.

Pourquoi donc la France, nation méditerranéenne, n'a-t-elle pas conservé dans le Levant sa puissance commerciale ? Pourquoi s'est-elle même laissée supplanter par des nations qui, jusque vers la fin du XIXe siècle, s'étaient cantonnées au pied des Alpes ? Que les Italiens aient un rang de premier ordre dans le Levant, c'est un fait conforme à leur situation géographique et à leurs traditions historiques : Gênes, Venise retrouvent leur prestige d'antan. Les Autrichiens, les Allemands, et

à combien plus forte raison les Américains, ne sont point poussés vers le Levant sous la pression des lois géographiques ou historiques. Il est au développement de ces puissances nouvelles venues dans le pays des Échelles d'autres causes que celles qui nous sont révélées par l'observation du passé : une des principales forces des puissances océaniques aujourd'hui mêlées à la vie européenne, c'est la rénovation même de leurs mœurs commerciales.

Il est un fait que la Chambre de Commerce française de Constantinople ne se lasse de répéter chaque année et à plusieurs reprises même dans ses bulletins périodiques : il s'agit des erreurs commerciales de nos exportateurs. Ce sont erreurs de publicité, erreurs de renseignements, erreurs de transactions.

Nos exportateurs au lieu de se déplacer se contentent d'envoyer des prospectus qu'ils continuent à rédiger en français, persistent à s'adresser à des agents qui font métier de leur fournir à raison de 0 fr. 50 la fiche, des renseignements sur la surface des clients ; ils persistent avec la même ténacité, le même aveuglement à imposer au consommateur des marques qui ne sont pas conformes à son goût, à ses habitudes. En face d'eux, à leur place, leur concurrent étranger se présente en personne chez le client ; il se résigne même à faire un premier voyage en pure perte, sans prendre de commandes ou ne recueillant que des commandes insignifiantes ; il vient en enquêteur ; son dossier formé, il revient en marchand, avec un article approprié, à adresse sûre, prêt à consentir les crédits à long terme qu'on lui demandera. Certes, toute opération n'est pas lucrative ; au moins a-t il pris toutes les précautions rationnelles pour diminuer ses risques de perte, éviter les procès. Moins sage, le Français, quand il s'enhardit dans ces pays où les affaires sont en général peu sûres, s'expose aux procès ; il renonce aux poursuites, aux affaires ; il abandonne la place pour lui-même, il en éloigne ses compatriotes ; le débouché se ferme devant le commerce national au profit des étrangers. D'où vient qu'il n'y a rien à faire pour nous, et qu'au contraire il y a affaire pour les autres ? C'est que nous manquons d'explorateurs commerciaux.

L'heure n'approche-t-elle pas pourtant d'organiser ou mieux de réorganiser notre commerce dans le Levant. Que deviendront les intérêts français dans le Levant lorsque les voies ferrées sillonneront l'Anatolie, la Syrie, et peut-être se raccorderont avec des voies les unes en projet, les autres en construction à travers la Perse ? D'ores et déjà il y a de fortes présomptions pour envisager la possibilité d'un chemin de fer transcontinental qui relie Calcutta avec Constantinople : ce sera la route du thé indien sur le chemin des anciennes caravanes. Avec le rail se combine le trajet par eau : on suit depuis quelque temps avec curiosité l'expansion lente progressive des Anglais sur le bord de la mer d'Oman et ses dépendances : là se dessine une Méditerranée anglaise. Loin de nous la pensée de prémunir l'opinion publique contre des voisins amis. Qu'il nous soit seulement permis de prétendre que la plus sûre garantie de l'entente cordiale c'est l'entente de ses propres affaires. Entendons-nous bien nos intérêts dans le Levant ?

GASTON VALRAN.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER

Lille imp. L. Danel

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du Jeudi 28 Avril 1904.

Présidence de M. Ernest NICOLLE, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Quarré-Reybourbon, Raymond Théry, Docteur Vermersch, Henri Beaufort, Georges Houbron, Général Avon, Delahodde, l'Abbé Lesne, prennent place au Bureau.

Se font excuser MM. Fernaux-Defrance, Cantineau et Godin.

Le procès-verbal de la dernière Assemblée, en date du 28 Décembre 1903, a été publié dans le Bulletin de Janvier et est adopté.

Adhésions nouvelles. — Depuis la dernière Assemblée 52 nouveaux Sociétaires ont été admis par le Comité d'Études. Leurs noms figureront à la suite du présent procès-verbal.

Election du Bureau pour 1904. — Le Comité d'Études a nommé dans sa séance du 8 Janvier :

MM. Ernest Nicolle..........	Président.
Quarré-Reybourbon	Vice-Présidents.
Auguste Crepy...........	Vice-Présidents.
A. Merchier.............	Secrétaire-Général.
Raymond Théry..........	Secrétaire-Général-Adjoint.
Dr Albert Vermersch.....	Secrétaire.
Fernaux-Defrance.......	Trésorier.
Henri Beaufort..........	Trésorier-Adjoint.
Georges Houbron........	Bibliothécaire.
E. Cantineau............	Archiviste.

Messieurs les Présidents des sections de Roubaix et de Tourcoing sont aussi Vice-Présidents de la Société.

Décès. — La Société a perdu plusieurs de ses Membres :

MM. Cannissié-Testelin qui, fixé à Paris, nous était resté fidèle.

Aug. Demeunyck, publiciste et numismate, qui portait le N° 60 sur nos listes.

MM. Houzé, avoué, qui fut un assidu de nos excursions.
Mader, ingénieur.
Rigaut, un ouvrier de la première heure, inscrit sous le N° 88.
Zègre-Delebecq, négociant.

Notre ancien agent, M. J. Jusniaux, avait dû s'éloigner de la Société depuis plusieurs années par raison de santé, il passait une grande partie de l'année dans le Midi ou dans les montagnes ; sa collaboration intelligente et active a laissé parmi nous un souvenir qui ne s'effacera pas même devant sa mort survenue à Hyères dans les derniers jours de 1903.

Les Membres de la Société sont unanimes dans leurs sentiments de sympathie pour les familles éprouvées par ces malheurs.

Distinctions honorifiques. — Ont été nommés :

Officier de la Legion d'Honneur.

M. le Général Bolgert.

Chevaliers de la Légion d'Honneur.

MM. Hacquin, capitaine de territoriale.
Soil de Moriamé, Vice-Président du Tribunal civil, Président de la Société historique et archéologique de Tournai, Membre correspondant de notre Société.

Commandeur du Nicham Iftikar.

M. le Dr Carton, Président de la Société archéologique de Sousse, Membre correspondant de notre Société.

Officier de l'Instruction publique.

M. V. Loridan, à Haubourdin.

Officiers d'Académie.

MM. Barbenson, à Tourcoing.
Cordier, »
Courtecuisse, à Lille.
A. Devos, »

Chevalier du Mérite agricole et peu après *Commandeur du Lion et du Soleil de Perse.*

M. Félix Crémont, à Lille.

Chevalier de l'ordre du Dragon d'Annam.

M. Charpentier-Franchomme, ingénieur des Mines, en même temps que Madame Charpentier recevait la décoration du *Kin-Kam d'or d'Annam*, récompenses bien méritées d'une exploration scientifique en Asie accomplie par Monsieur et Madame Charpentier.

Enfin le Président dit qu'il mentionne avec un plaisir particulier les décorations distribuées le 7 Avril à la clôture du 25e Congrès des Sociétés françaises de Géographie tenu à Tunis, dans l'*ordre du Nicham Iftikar*. Ont été faits :

Grand-Officier.

M. Charles Gauthiot, Secrétaire-Général de la Société de Géographie commerciale de Paris, Membre d'honneur de notre Société.

Commandeur.

M. Raymond Colrat de Montrozier, explorateur soutenu par notre Société.

Officier.

M. René Delebarre, notre concitoyen, Membre de la mission Colrat.

Et ce qui nous touche encore plus directement et honore spécialement notre Bureau, tous deux *Officiers :*

MM. Ed. Boulenger, Président de la section de Roubaix et Vice Président de la Société.
Raymond Rhéry, notre actif Secrétaire-Général-Adjoint.

A ce propos, M. Raymond Théry, tout récemment rentré de son voyage, rapporte les meilleures nouvelles de ce Congrès de Tunis, où il a fait tenir une place très honorable à lui-même et à la Société et dont il a promis au Président un compte-rendu pour la première Assemblée générale.

VIIIe Congrès international de Géographie. — Ce Congrès se réunira à Washington (États-Unis d'Amérique) le 8 Septembre et après y avoir siégé jusqu'au 12 se transportera successivement à Philadelphie, à New-York, aux chutes du Niagara, à Chicago et finalement à l'Exposition Universelle de Saint-Louis, les 19 et 20 Septembre. Les Sociétés de Géographie et la Direction de l'Exposition l'accueilleront et organiseront des séances dans ces étapes, parcourues aux frais du Congrès si sa situation financière peut y suffire grâce au nombre de ses souscripteurs.

Enfin, s'il se trouve assez de participants parmi ses membres, il sera organisé un grand voyage, pour lequel on obtiendra probablement des prix bien au-dessous du tarif ordinaire et dont l'itinéraire en quittant Saint-Louis mènera à Mexico, à Santa-Fé du Nouveau-Mexique et traversera les grandes gorges du Colorado dans les Montagnes-Rocheuses pour atteindre San-Francisco. De là les voyageurs reviendront par la ligne de leur choix aux ports de l'Est en passant par les Montagnes-Rocheuses de nouveau et par les plaines de l'intérieur.

On attend de la bonne volonté des Compagnies de navigation des tarifs très réduits pour le passage de l'Atlantique aller et retour. Les renseignements définitifs à cet égard seront fournis en Juin prochain.

La souscription de membre du Congrès est de fr. 25, et comporte des cotisations supplémentaires d'« Associé » de fr. 12.50, applicables aux dames et aux mineurs accompagnant les membres titulaires. Ces « associés » jouiront de tous les avantages concédés aux membres, sauf le droit de voter et de recevoir les publications.

La circulaire dont sont tirés les détails ci-dessus a été publiée dans le Bulletin de Mars (p. 209) et est déposée au Secrétariat où chacun peut s'éclairer par sa lecture sur le programme des travaux et la manière d'y participer. Le présent procès-verbal en reproduit quelques traits dans le but d'attirer une fois de plus l'attention sur une occasion séduisante de visiter l'Amérique du Nord en même temps que de donner un concours efficace à d'importantes assises géographiques, dont un des précieux résultats, après le progrès scientifique, sera de serrer les

liens entre des nationalités dignes de s'estimer davantage en se pénétrant plus à fond, et où il est désirable que la France et en particulier notre Société soient largement et honorablement représentées.

Congrès colonial. — Aura lieu à Paris du 25 Mai au 4 Juin (au Collège Sainte-Barbe). Cotisation de membre actif fr. 10, à adresser à M. le Secrétaire-Général du Congrès, 48, rue Le Peletier, Paris, 9e. Réduction de prix sur les chemins de fer.

Le programme, fort vaste et détaillé, de ce Congrès a été publié par les journaux spéciaux. Le Secrétaire-Général l'enverrait certainement sur demande. Une circulaire générale est déposée à notre Secrétariat.

Alliance française. — Le but de cette association est l'extension de l'usage de la langue française dans nos colonies et à l'étranger. Y faire pénétrer notre langage, c'est y introduire nos idées, nos manières de penser et de vivre ; c'est y cultiver nos intérêts moraux et matériels ; c'est une conquête pacifique et efficace. Notre éminent collègue M. le Général Avon entreprend de la faire croître à Lille où elle s'est à peine implantée jusqu'ici. Le Président appelle la bienveillance des membres de la Société sur cette œuvre géographique dans son application et éminemment patriotique, dont les succès sont déjà éclatants et appréciés au loin et particulièrement en Orient.

Comité du Maroc. — L'attention des géographes et des coloniaux se dirige plus que jamais, et avec raison, sur le Maroc. Le Comité de l'Afrique française veut porter spécialement de ce côté son action, dont la puissance sur la formation de l'empire africain de la France est connue. Il vient de former un « Comité du Maroc » sous l'impulsion et la présidence de M. Eug. Étienne. Le but de ce nouvel organe se définit sommairement de lui-même : favoriser les études, les travaux et les entreprises propres à développer nos intérêts et notre influence dans ce pays frontière de l'Algérie que nous ne saurions sans un grave danger laisser passer sous un joug européen autre que le nôtre.

D'efficaces coopérations peuvent seules assurer le fonctionnement de ce Comité : elles seraient accueillies avec reconnaissance (Comité de l'Afrique française, 21, boulevard Montmartre, Paris).

Monument Adulphe Delegorgue. — Ce nom est celui d'un savant explorateur né dans notre voisinage, à Courcelles-les-Lens. Ses exploits ont, à juste titre, fait grand bruit chez nous, et surtout à Douai, il y a une soixantaine d'années. Un article inséré dans notre Bulletin d'Avril, « Le Tueur d'éléphants », donne le sommaire de sa vie aventureuse. Un Comité veut le tirer de l'oubli en lui élevant un monument à Courcelles et fait appel à la générosité de ses concitoyens géographes.

Une liste de souscription est déposée au Secrétariat et sera close prochainement.

Concours. — Un vœu du Congrès de Rouen, en Août 1903, engageait les Sociétés de Géographie à favoriser les *Monographies géographiques des communes* de leurs environs et, relevé par notre collègue M. A. Levé, avait attiré l'attention du Comité d'Études.

Celui-ci, en étudiant les moyens d'y donner satisfaction, eut connaissance qu'un travail géographique considérable sur la Flandre était entrepris par un Professeur de l'Université.

M Raoul Blanchard, reçu le premier à l'École Normale supérieure, en est sorti agrégé d'histoire et de géographie également au premier rang. Professeur depuis au Lycée de Douai, il s'est désisté momentanément de ses fonctions, abandonnant par conséquent ses émoluments, pour se livrer entièrement à son étude sur la Flandre, en vue du Doctorat. Une bourse obtenue pour subvenir strictement à sa vie matérielle expirera en Octobre prochain et son ouvrage ne sera pas terminé.

Depuis deux ans, infatigable, il parcourt à pied les localités et fouille les archives des communes pour se documenter.

Le Comité d'Études, considérant que cette œuvre géographique est essentiellement régionale, qu'elle présente les plus sûres garanties d'originalité, d'ampleur et d'exactitude et rentre dans les desiderata exprimés par le Congrès de Géographie, a décidé d'en assurer l'accomplissement, peut-être compromis à bref délai, et de donner en même temps à son auteur une preuve de l'estime qu'il fait de ses travaux importants. Il lui a par conséquent voté un subside de mille francs, payables en deux annuités égales le 31 Octobre 1904 et le 31 Mars 1905.

La Société sera fière de s'être associée à cette vaste et consciencieuse étude de la Flandre.

Elle a reçu de Monsieur le Recteur de l'Académie de Lille des remercîments de son aide, où il trouve un gage de la fécondité pour l'expansion de la science géographique de nos relations avec l'Université.

M. Raoul Blanchard nous a marqué de son côté sa reconnaissance pour notre coopération nous assurant de son dévouement en termes des plus cordiaux.

Mais le Comité ne s'est pas arrêté à cette mesure. Il a institué un concours annuel à partir de 1905 de *Monographies géographiques* de la région. Les travaux devront être déposés chaque année avant le 1er Juillet.

Le prix qui résultera du jugement du Comité d'Études sur le rapport de la Commission des Concours pourra s'élever jusqu'à cinq cents francs.

Les résolutions du Comité se sont fondées sur un remarquable rapport présenté au nom de la Commission des Concours par notre savant collègue M. Ardaillon, Professeur de Géographie à la Faculté des Lettres, parfaitement qualifié pour tracer le programme d'un pareil Concours.

Ce rapport, comprenant le questionnaire destiné aux candidats et suivi de la délibération du Comité, a été inséré dans notre Bulletin de Mars (p. 183). Des tirés à part en seront adressés prochainement aux personnes de l'arrondissement de Lille qui sembleront indiquées pour répondre à notre appel.

Excursions :

Jeudi 25 Février. — Institut de Géographie. Musée d'Histoire de l'Art et Nouvel Institut de Papyrologie à l'Université de Lille. — Directeurs : MM. Cantineau et Six. — 17 personnes.

Jeudi 14 Avril. — Mines de Lens. — Directeurs : MM. Auguste Crepy et Fernaux-Defrance. — 75 personnes.

Jeudi 14 Avril. — Visite du Palais des Beaux-Arts, avec le concours de M. Victor de Swarte. — Directeurs : MM. le Dr Vermersch et Cantineau. — 52 personnes.

Jeudi 21 Avril. — Distillerie de M. René Collette à Allennes-les-Marais. — Directeurs : MM. Ch. Derache et Ferraille. — 39 personnes.

Conférences données depuis la dernière Assemblée :

Jeudi 7 Janvier 1904. — M. Sylvain A. Eichart : *Six mois sur la Côte orientale d'Afrique.*

Dimanche 10 Janvier. — M. J. Plichon : *L'Égypte et un aperçu sur les transformations de l'Est africain.*

Jeudi 14 Janvier. — M. Lucien Tignol : *Turcs et Bulgares.*

Jeudi 21 Janvier. — M. le Dr Émile Brumpt : *La Mission du Bourg de Bozas de la Mer Rouge à l'Atlantique.*

Dimanche 31 Janvier. — M. Émile Haumant : *La Géographie de la France d'après un livre récent.* (Tableau de la Géographie de la France par P. Vidal de la Blache).

Jeudi 11 Février. — M. Maurice Meys : *La Corse et les Corses.*

Jeudi 18 Février. — M. Ernest Beurdeley : *Le Dahomey et son chemin de fer.*

Dimanche 21 Février. — M. Paul Van Houcke : *La Côte d'Azur.*

Jeudi 25 Février. — M. Charles Duffart : *Le Déboisement et les Voies de navigation intérieure.*

Dimanche 28 Février. — M. Thomas Deman : *Dunkerque et son Port.*

Jeudi 3 Mars. — M. le Dr Jacot-Guillarmod : *Un Record dans l'Himalaya.*

Dimanche 6 Mars. — M. le Dr Eustache : *En Andalousie; Cordoue, Séville, Gibraltar.*

Jeudi 17 Mars. — M. l'Abbé J. Coupé : *En Forêt-Noire, de Heidelberg aux Chutes du Rhin.*

Dimanche 20 Mars. — M. le Chanoine Bayard : *En Croisière, de Knosse à Troie et au Mont Athos.*

Dimanche 27 Mars. — M. Anatole Le Braz : *La Bretagne, la Terre et la Race.*

Jeudi 7 Avril. — M. Gaston Bordat : *L'Australie aux Australiens. Les débuts d'une nation nouvelle. L'Australie et la France aux Nouvelles-Hébrides.*

Dimanche 10 Avril. — M. A. Merchier : *Le Monde civilisé en Extrême-Orient. Le Conflit Russo-Japonais.*

Mercredi 13 Avril. — M. E.-A. Martel : *L'Irlande, le gouffre de Gaping-Ghyll.*

Dimanche 17 Avril. — M. S.-M. Cressaty : *Les Intérêts de la France en Syrie.*

Communication de M. G. Houbron. — Les grandes Épidémies et leurs routes actuelles. La lecture en est très applaudie et le Président en remercie l'auteur par quelques paroles que nous résumons. Notre distingué Bibliothécaire a véritablement un secret pour trouver des sujets d'un palpitant intérêt général et en signaler les rapports — trop directs dans le cas présent — avec la Géographie. Quant au talent qui préside à la mise en œuvre de ces matériaux diligemment recueillis, nous n'osons plus en formuler l'éloge, de peur de trop nous répéter. Constatons simplement que nous l'apprécions davantage à chacune de ses manifestations.

Cet intéressant travail paraîtra dans le Bulletin.

La séance est levée à neuf heures trois quarts.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 28 DÉCEMBRE 1903.

N°s d'inscription. MM.

4381. CHARRAS (Mme Veuve), rentière, 6, rue des Fossés.
Présentés par MM. *Henri Beaufort* et *Fernaux.*

4382. MARCHAND (Melle Louise), 108, rue des Arts, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*

4383. PAJOT (Maurice), 9, rue Patou.
Ernest Nicolle et *Quarré-Reybourbon.*

4384. MARLIER-LAMBILLIOTTE, courtier, 290, rue Solférino.
Van Ryswick et *Desreumaux.*

4385. DEVOS-VALLOIS, 5, rue Jacquemars-Giélée.
Delahodde et *H. Beaufort.*

4386. SÉBERT (Émile), administrat^r du Bureau de Bienfaisance, 16, rue St-Firmin.
Veuve Emile Sebert et *Decramer.*

4387. GRANSIR (Edmond), négociant, 6, rue Nain, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*

4388. DEVENNE (Georges), capitaine du génie, 26, rue de Fleurus.
Goudard et *Durat.*

4389. LEURENT-HASSEBROUCQ, industriel, rue du Conditionnement, Roubaix.
Ernest Nicolle et *Ed. Leurent.*

4390. DÉRÈMAUX (Émile), 23, rue Caumartin.
H. Beaufort et *Van Mansart.*

4391. DENIS-POLLET, négociant, 123, rue Nationale.
Veuve Sebert et *Veuve Devillers.*

4392. WOLFF, colonel d'artillerie en retraite, 17, rue Baptiste-Monnoyer.
P. Sée et *Dr Defaux.*

4393. CHAUVIN, commissaire de police, 5, rue du Dieu-de-Marcq.
de Callenstein et *Ketelair.*

4394. TARNEAUD, inspecteur de l'Enregistrement, 44, rue de Fleurus.
Merchier et *Six.*

4395. CHARLES (Melle Marguerite), 83, rue du Port.
Bécour et *Debruyne.*

4396. PONTHIEU (Auguste), fabricant, 35, rue de l'Hôpital-Militaire.
P. Mouquet et *Ketelair.*

4397. COLLETTE (Georges), négociant, 8, rue des Manneliers.
M. Thieffry et *H. Beaufort.*

4398. SIX (Mme Veuve), propriétaire, 38, rue Alexandre-Leleux.
Geneau et *Cantineau.*

4399. PELTIER (Paul), employé, 69, rue Denfert-Rochereau.
Godin et *Dhalluin-Grenu.*

4400. BAL (L.), rentier, 45, rue des Prés, Armentières.
Van Troostenberghe et *Cado.*

4401. RUYVER (Victor de), constructeur, 68, rue d'Artois.
de Callenstein et *Ketelair.*

4402. CORNILLOT (Louis), confiseur, 7, rue de l'Hôpital-Militaire.
P. Ravet et *Grumeau.*

Nos d'inscription. MM.

4403. Verley-Galloo (Pierre), 35, rue de la Gare, Haubourdin.
A. Crepy et *Verley.*

4404. Delattre, propriétaire, 18, rue du Vert-Bois.
R. Théry et *A. Théry.*

4405. Demarcy (Alphonse), employé, 11, rue du Gros-Gérard.
Ladrière et *Quarré-Reybourbon.*

4406. Deram, pharmacien, 269, rue Nationale.
Dr Vermersch et *Faure.*

4407. Beyaert, ameublements, 18, Grand'Place.
Dr Vermersch et *Deram.*

4408. Dewailly (Henri), pharmacien, 141, Grand'Route de Béthune, Loos.
Godin et *Dr Vermersch.*

4409. Loosveld (François), propriétaire, 70, rue de Mouveaux, Roubaix.
F. Didry et *Henri Beaufort.*

4410. Jacques (Louis), entrepreneur, 65, rue de Lille, Tourcoing.
F. Didry et *H. Beaufort.*

4411. d'Halluin (Jean), clerc de notaire, rue de Lille, Roubaix.
F. Didry et *H. Beaufort.*

4412. Dewas (Alphonse), étudiant, 37, rue de Loos.
Warein-Prévost et *P. Dewas.*

4413. Debachy, fabricant de corsets, boulevard de la Liberté, 91.
Edmond Lefebvre et *Malvaux.*

4414. Bocquet (Melle Gabrielle), employée, 244, rue de Lille, La Madeleine.
Henri Beaufort et *Chocquel-Bommart.*

4415. François (Louis), directeur d'assurances, 28, rue Charles-de-Muyssaert.
R. Théry et *Fernaux.*

4416. Ghillain (A.), employé, 11, rue St-Gabriel.
H. Beaufort et *E. Ernoult.*

4417. Delrue (Paul), propriétaire, 19, rue des Fossés, Tournai.
F. Didry et *H. Beaufort.*

4418. Ovigneur (Mme Gustave), 8, rue Nicolas-Leblanc.
E. Ovigneur et *Mme Paquet.*

4419. Villette, rentier, 2, rue Fabricy.
Dr Vermersch et *Merchier.*

4420. Tavernier (Albert), quincaillier, 242, rue Gambetta.
Prosper Ravet et *Léon Goube.*

4421. Hubaux (Arthur), teinturier, 94 *bis*, rue Inkermann, Roubaix.
Boulenger et *Clety.*

4422. Grandvarlet (Paul), 53, rue des Arts, Roubaix.
Boulenger et *Craveri.*

4423. Scalbert (Henri), 2, rue St-Pierre.
A. Crepy et *E. Maquet.*

4424. Plateaux (Victor), entrepreneur, 25, rue des Poissonceaux.
Raymond Thiébaut et *P. Ravet.*

4425. Bayard (Émile), lieutenant au 43e, 61, rue d'Isly.
Lanciaux et *Merchier.*

4426. Dehove (commandant), 27, rue Denfert-Rochereau.
Rogie et *l'Abbé Lesne.*

4427. Carissimo (Fernand), négociant, 51, rue de l'Industrie, Roubaix.
A. Crepy et *A. Cuvelier.*

Nos d'inscription. MM.

4428. Cardon (Alfred), manufacturier, rue de la Coupe, Boulogne.
Louis Goube et *Léon Goube*.

4429. Mornie (Édouard), employé, 27, rue de Béthune.
Van Troostenberghe et *Chrétien*.

4430. Rosencourt (Mme), 78, rue Jean-Bart.
V. de Swarte et *Dr Vermersch*.

4431. Plaideau-Delcroix, directeur d'assurances, 17, rue des Fossés.
E. Nicolle et *Fernaux-Defrance*.

4432. Meresse (Melle), institutrice à Marcq-en-Barœul.
Six et *Merchier*.

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES REÇUS OU ACHETÉS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 28 DÉCEMBRE 1903

I. — Livres.

1° DONS.

Mission du Bourg de Bozas. — De la mer Rouge à l'Atlantique à travers l'Afrique tropicale. Paris, Rudeval, 1903. — Don de M. E. Brumpt.

Année 1903 du Bulletin. — Don de M. Lagaisse.

La Carte manuscrite de Claude Masse, par Charles Duffart. Imprimerie Nationale, 1903. — Don de l'Auteur.

Arnould de Vuez, 1644-1720, par Quarré-Reybourbon. Lille, Lefebvre-Ducrocq, 1904. — Don de l'Auteur.

Pour ma Finlande, par Juhani Aho. Paris et Lausanne, 1904. — Don de M. Houbron.

Les routes d'Arles, par André Godard. Paris, Perrin et Cie, 1904. — Don de M. Houbron.

Voyage en France, par Ardouin-Dumazet. Paris, Berger-Levrault, 1904.
31e série : Agenais, Lomagne et Bas-Quercy.
32e » Haut-Quercy et Haute-Auvergne.
33e » Basse-Auvergne.
34e » Velay, Bas-Vivarais et Gévaudan.
Don de l'Auteur.

Le Patois boulonnais (grammaire), par M. le chanoine D. Haigneré. Paris, A. Picard, 1901. — Don de la Société de Géographie de Boulogne-sur-Mer.

25 Notices géologiques diverses offertes par M. Ladrière, Président de la Société géologique du Nord.

L'île de la Galite, par M. le Lieutenant de Galbert. — Don de l'Auteur.

La Colonisation française et les militaires coloniaux libérables, par Ch. Lemire. Paris, Challamel, 1904. — Don de l'Auteur.

Les Intérêts français dans le Pacifique, par Ch. Lemire. Paris, Berger-Levrault, 1904. — Don de l'Auteur.

Le Sang de la Sirène, par Anatole Le Braz. Paris, Calmann-Lévy, 1904. — Don de M. Ernest Nicolle.

Congrès national des Sociétés françaises de Géographie à Alger (compte-rendu des travaux du Congrès). — Don de la Société de Géographie d'Alger.

Le Bahr el Ghazal. par Henri Dyé. Paris, Armand Colin, 1904. — Don de l'Auteur.

Recherches sur les distances géographiques, par G. Detrez. Lille, Detrez, 1903. — Don de l'Auteur.

Blankenberghe, Heyst et Knocke, par G. Detrez. Lille, Detrez, 1898 (en double exemplaire). — Don de l'Auteur.

La Question congolaise, par E.-D. Morel. Paris, 1904. — Don de l'Auteur.

Les Abimes, par E.-A. Martel. Paris, Delagrave, 1894. — Don de l'Éditeur.

Le Trayas et l'Esterel, par E.-A. Martel. Paris, Delagrave, 1899. — Don de l'Éditeur.

Irlande et cavernes anglaises, par E.-A. Martel. Paris, Delagrave, 1897. — Don de l'Éditeur.

Le Gouffre et la rivière souterraine de Padirac, par E.-A. Martel. Paris, Delagrave. — Don de l'Éditeur.

La Création de l'outillage public dans l'Afrique occidentale française, par André Lefebvre. Paris, Rousseau, 1904. — Don de l'Auteur à M. le Président de la Société.

Les Cévennes, par E.-A. Martel. Paris, Delagrave. — Don de l'Éditeur.

Guide annuaire de Madagascar 1904. — Don de M. le Général Galliéni.

2° ACHATS.

Empire colonial de la France. — L'Indo-Chine. Paris.

Guide en Bretagne, par Joanne. Hachette, Paris, 1902.

Le Japon, par Félix Regamey. Paris, Paclot, 1904.

La Tunisie, par Louis Olivier. Paris, Delagrave, 1899.

Le Protectionnisme en Angleterre, par Georges Blondel. Paris, Lecoffre, 1904.

A travers la Mandchourie, par H. Enselme. Paris, Ruef, 1904.

La Grande-Bretagne jugée par un Américain, par Albert Savine. Paris, Dujarric, 1904.

Au Pays de Jésus, souvenirs d'un voyage en Palestine, par Mathilde Serao. Paris, Plon-Nourrit, 1903.

Vers Ispahan, par Pierre Loti. Paris, Calmann-Lévy, 1904.

Pauvre et douce Corée, par Georges Ducrocq. Paris, H. Champion, 1904.

Geographen kalender 1904-1905. Gotha, Justus Perthes, 1904.

Six mois dans l'Himalaya, par le Dr Jacot Guillarmod W. Sandoz. Neuchâtel, 1904.

II. — CARTES.

DONS.

Carte routière de la Tunisie au 1er Janvier 1904, dressée par la Direction générale des Travaux publics à Tunis. Échelle 1/500.000e, en double exemplaire. — Don de la Direction générale des Travaux publics à Tunis.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA MISSION AUGUSTE PAVIE

TRENTE ANS A TRAVERS L'INDO-CHINE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille,
le Dimanche 6 Décembre 1903,

Par M. Francis MURY,
Ancien Commissaire des Colonies,
Rapporteur général du Congrès colonial.

Il y a des gens dont le principal mérite et bien souvent le seul, est d'être paré d'un titre sonore ou d'une haute fonction qui leur vaut un accueil flatteur dans les salons où ils se présentent. Mais, le premier moment de curiosité passé, personne ne pense plus à eux. Telles ces potiches de prix que l'on admire une fois sur une cheminée et près desquelles on passe ensuite indifférent.

Il en est d'autres, au contraire, qui s'imposent par leurs seules œuvres et dont le nom, bien ordinaire cependant, provoque une respectueuse attention, durable celle-là. C'est le cas de M. Auguste Pavie.

Il jouit même de son vivant du privilège réservé aux grands hommes dont un pays regrette la disparition. Pour le public, comme pour ses amis il est Pavie tout court, et il a le droit d'être fier de cette marque de sympathie et d'estime.

C'est à peine si l'on sait que ce hardi explorateur est investi d'un grade très élevé dans la diplomatie et que la Légion d'Honneur l'a cravaté d'un de ses plus beaux rubans. Pour tout le monde il restera

toujours l'homme du Laos, l'audacieux et pacifique conquérant des régions inconnues du Haut-Mékong.

Il est peu d'exemples d'une carrière aussi brillante après des débuts aussi modestes. Elle démontre une fois de plus qu'avec de la fermeté, du courage, de la patience et une persévérance à toute épreuve, un homme intelligent et honnête peut arriver au sommet de l'échelle sociale.

Voici un ancien sergent, un simple télégraphiste, un homme de brousse qui est parvenu, comme par un coup de baguette magique, au sommet des honneurs et de la gloire !

Engagé à dix-sept ans dans l'infanterie de marine où l'attirait son tempérament aventureux de Breton, Pavie revint de Cochinchine pour prendre part à la guerre de 1870. Il y fit vaillamment son devoir, puis, la paix signée, son temps de service achevé, il entra dans l'administration des Postes et Télégraphes.

Mais le séjour dans la métropole lui paraissait bien monotone. Il s'était pris de passion pour notre belle colonie d'Extrême-Orient et il demanda à retourner à Saïgon, où il se fit bien vite remarquer de ses chefs par son énergie et la droiture de son caractère.

Ces qualités lui valurent d'être envoyé quelque temps après au Cambodge pour y gérer le bureau télégraphique de Kampot.

A cette époque les Européens étaient rares sur les bords du Mékong et il fallait vivre avec les indigènes quand on était d'humeur sociable.

Sans cesse au milieu d'eux, Pavie voulut apprendre leur langue, connaître leurs mœurs, leurs coutumes, leur histoire et, peu à peu, l'affection vint s'ajouter à la curiosité que lui inspiraient d'abord ces Cambodgiens nonchalands et timides, descendants déchus des anciens Khmers.

Sa bienveillance, sa douceur si attirante « la douceur de Pavie » touchèrent profondément ces populations fort peu gâtées sous ce rapport et provoquèrent l'éclosion de nombreux dévouements qui furent d'un précieux secours à notre compatriote pendant sa longue carrière indo-chinoise.

Quatre ans après il est chargé du bureau télégraphique de Pnom-Penh où il continue ses études sur le peuple cambodgien.

Un accord venait alors d'intervenir entre la Cochinchine et le gouvernement Siamois pour l'établissement d'une ligne télégraphique reliant Pnom-Penh à Bangkok par Battanbang. Les difficultés d'exécution étaient grandes, car cette ligne traverse, sur une longueur de

500 kilomètres, des régions extrêmement malsaines et envahies par les eaux pendant huit mois de l'année.

Des ingénieurs anglais avaient déjà tenté l'entreprise sans pouvoir la mener à bonne fin, lorsque le premier gouverneur civil de Cochinchine, M. Le Myre de Vilers, eut l'idée d'en confier l'exécution à Pavie.

A la stupéfaction de tous celui-ci ne met que quinze mois pour construire cette ligne, alors que les ingénieurs anglais avaient déclaré impossible de l'établir en moins de trois ans et n'avaient même pu y parvenir dans cet espace de temps. Ce tour de force, Pavie le réalise presque sans personnel, grâce à son énergie extraordinaire, grâce aussi au concours que lui prêtent quelques fidèles Cambodgiens et son fidèle compagnon Biot. Puis il reprend tranquillement ses fonctions de chef de station à Pnom-Penh, et se plonge de nouveau dans ses chères études khmères.

Mais son repos va être de courte durée. C'est à lui désormais que s'adresseront M. Le Myre de Vilers et ses successeurs chaque fois qu'il y aura quelque mission délicate ou périlleuse à remplir. Et, chaque fois, on verra cet homme d'apparence chétive, de grêle ossature, mais que galvanise une âme chaude et une volonté de fer, triompher de tous les obstacles et obtenir des résultats prodigieux.

De 1882 à 1891 il sillonne en tous sens le Cambodge, le Siam, le Laos, remontant tantôt le Menam jusqu'au pays des Muongs, tantôt le Mékong jusqu'à ses affluents le Nam-Hou et le Nam-Ngoua, au-dessus de Luang-Prabang. Ses patients efforts, son habileté, sa prudence, son rare courage nous assurent, malgré la résistance des Siamois et leur insigne mauvaise foi, la possession définitive du Haut-Laos.

A cette époque de sa vie se place un épisode, digne d'une épopée, qui nous prouve que ce pacifique explorateur était à l'occasion un héros.

Envoyé en mission dans le royaume de Luang-Prabang, alors tributaire du roi de Siam, il trouve d'un côté la rive gauche du fleuve envahie par les soldats de S. M. Chulalong-Korn, qui avaient profité de la guerre franco-annamite pour franchir le Mékong, et de l'autre la ville assiégée par des Thais descendus du Nord.

Ceux-ci réclamaient les fils de leur roi, qui avaient été emmenés en captivité à Luang-Prabang, parce que leur père refusait de reconnaître la suzeraineté du roi de Siam.

Mais, à la nouvelle de l'approche des bandes thaies, le général

siamois avait fait conduire les jeunes princes à Bangkok sous bonne escorte, ce qui enlevait à leurs compatriotes tout espoir de les délivrer.

Pavie arrive le jour même où ces derniers venaient dans leur fureur de mettre le feu à la capitale et massacraient la population. Le vieux roi Ounkam, voyant ses gardes battus et sa ville en flammes, le supplie de le sauver lui et les siens de la mort ou de l'esclavage.

Pavie, qui ne tira jamais un coup de fusil pour sa propre défense pendant ses trente années de séjour en Indo-Chine, n'hésite pas un instant à se mettre à la tête des quelques soldats restés auprès du roi et, malgré les Thais, parvient à gagner Paklay, à quatre journées dans le Sud, avec Ounkam et sa famille.

Son courage est récompensé car Ounkam lui livre, comme témoignage de sa reconnaissance, les vieilles chroniques laotiennes, dont aucun Européen n'avait pu jusqu'alors obtenir communication. Et cependant Henri Mouhot, le commandant de Lagrée, Garnier, Delaporte, le docteur Paul Neis, qui tous soupçonnaient l'existence de ces précieux documents, avaient mille fois supplié le roi de leur permettre d'en prendre copie.

Voilà la véritable politique coloniale, celle qui consiste à faire la conquête des cœurs et à s'attacher les populations par des services et des bienfaits. Elle n'exige de la métropole aucun sacrifice d'hommes ou d'argent, ne sème ni la ruine ni le deuil sur son passage et n'entraîne jamais ces terribles représailles, revanche des vaincus et des opprimés, qui attendent dans l'ombre le moment propice de la vengeance.

Aucun appareil belliqueux, aucun déploiement de forces n'accompagne Pavie. Presque toujours pieds nus, un sampot cambodgien serré autour des reins pour remplacer le pantalon, depuis longtemps abandonné aux ronces, la tête coiffée d'un large chapeau de feutre gris devenu populaire dans toute l'Indo-Chine sous le nom chapeau à la Pavie, il va de village en village, missionnaire de la civilisation. Le soir, il s'installe dans la maison commune ou bien dans la pagode et, son frugal repas terminé, les indigènes, hommes et femmes, viennent s'accroupir autour de lui dans leur position favorite. Il invite les vieillards à s'asseoir sur sa natte et, dans leur langue nationale, il parle à ces indigènes de la France lointaine qui veille sur eux et les protège contre leurs ennemis, les Siamois. Il leur parle des Khmers, leurs ancêtres, qui ont laissé à Angkor Thôm et à Angkor Vat des monuments admirables, témoignage de leur génie, et cherche

à réveiller dans ces esprits endormis le souvenir des antiques gloires.

Le lendemain, quand il quitte le village au premier chant du coq, tous sont rassemblés devant la case où il a passé la nuit et lui offrent l'un du riz, l'autre du poisson, un troisième du kari, un autre un régime de bananes, et il accepte toujours ces humbles dons pour ne pas affliger ces pauvres gens.

Lorsque les Thaïs ont regagné leur pays, il ramène le roi Ounkam dans son royaume. Les habitants, qui avaient réussi à s'enfuir dans les forêts, reviennent peu à peu et la malheureuse capitale, dont il ne restait plus que des cendres, commence à se relever.

Voyant que sa présence n'est plus nécessaire à Luang-Prabang, Pavie songe à reprendre ses voyages. Tout d'abord il s'aventure hardiment dans la région de la Haute-Rivière voire chez ces Thaïs mêmes à qui il venait d'arracher leurs victimes.

Ces indigènes étaient des guerriers très redoutés dans tout le Laos et jusqu'au Tonkin ; leur chef Deo van Tri combattait les Français aux côtés de Lu Vinh Phuoc, le chef célèbre des Pavillons Noirs, qui nous causa maintes fois des pertes sérieuses.

Par sa douceur, par sa bienveillance, par quelques services qu'il leur rend, Pavie réussit à toucher le cœur de ces hommes rudes et à s'en faire des amis véritables ; Deo van Tri à qui il parvient à rendre ses frères prisonniers des Siamois, devient un allié des Français, un collaborateur dévoué de la mission.

Avec son concours Pavie parvient à Dien bien phu, franchit, malgré des obstacles de toute espèce, les hautes montagnes qui séparent le bassin du Mékong de celui du fleuve Rouge, traverse le Song chu, le Song ma et, au mois de Juillet 1888, tombe à l'improviste dans un poste français de la rivière Noire, après un voyage de plus de mille kilomètres.

Cette nouvelle, télégraphiée à Hanoï, y est accueillie avec surprise, presque avec incrédulité. Il faut l'arrivée même de Pavie dans cette ville pour convaincre tout le monde.

C'était en effet la première fois qu'un Européen accomplissait ce voyage dont on avait longtemps affirmé l'impossibilité. Maintenant la route du Mékong au Tonkin était trouvée et on était certain de ne pas être arrêté en route par des indigènes hostiles puisque, grâce à Pavie, toutes les peuplades de cette région étaient maintenant soumises à notre influence.

L'émotion fut extrême dans toute l'Indo-Chine. Hanoï fit à l'explo-

rateur désormais célèbre un accueil enthousiaste. De nombreuses réceptions marquèrent son séjour dans la grande ville tonkinoise et le gouverneur-général demanda immédiatement pour lui la croix d'officier de la Légion d'Honneur.

Cette proposition provoqua un véritable émoi parmi les hauts fonctionnaires du quai d'Orsay. Pavie, qui avait quitté l'administration des Postes et Télégraphes pour passer dans le corps consulaire, n'était encore que vice-consul, et les traditions du Ministère des Affaires étrangères n'offraient pas d'exemple d'un vice-consul promu à cette dignité. Il s'en fallut de peu que notre explorateur ne fut privé de la rosette qu'il avait cependant si bien méritée. Heureusement pour lui, le Ministère du quai d'Orsay avait alors à sa tête un Ministre énergique, M. Goblet, qui passa outre aux représentations de ses collaborateurs scandalisés et nomma Pavie officier de la Légion d'Honneur. Il l'invitait en même temps à rentrer dans la métropole pour faire connaître au public les immenses territoires qu'il venait de parcourir. Pavie amène avec lui douze jeunes indigènes, thaïs et khas, qui viennent augmenter le nombre des élèves de l'École cambodgienne, dont il avait été le créateur quatre ans auparavant (1).

Mais impatient de recommencer ses voyages, il se repose à peine quelques mois en France et, le 1er Janvier 1889, il est de retour à Saïgon avec quelques officiers qui lui ont demandé de le suivre. Il profite de la saison des hautes eaux pour remonter le Mékong et passe trois années à reconnaître, avec ses compagnons, les contrées qu'il n'avait pas encore visitées au Nord de la région de Kam song, sur les confins du Yunnan. Il pénètre par Muong-lè sur le territoire chinois, suit la ligne des postes frontière de la Chine et du Tonkin et atteint Man-hao sur le fleuve Rouge, accomplissant ainsi un itinéraire des plus remarquables dans une région inconnue.

C'est à Man-hao que sa nomination de Consul général et de Chargé d'affaires à Bangkok vient le surprendre en 1891.

Notre Ministre des Affaires étrangères ne pouvait faire un choix plus éclairé. Son long séjour en Indo-Chine, ses fréquents voyages à tra-

---

(1) Cette école, transformée dès 1889 en École coloniale par M. Étienne, alors Sous-Secrétaire d'État des Colonies, est devenue la pépinière de nos fonctionnaires coloniaux sous l'habile direction de M. Dislère, Président de section au Conseil d'État et de M. Aymonier, ancien Inspecteur principal des affaires indigènes en Cochinchine.

vers la vallée du Ménam avaient fait connaître Pavie des indigènes qui lui témoignaient un véritable respect et n'avaient jamais osé lui tendre des pièges, alors qu'ils ne se gênaient guère pour molester nos compatriotes. La cour de Siam n'avait pas de secrets pour lui ; il était au courant de toutes les intrigues qui s'y tramaient, n'ignorait rien des machinations anglaises et savait notamment que notre plus redoutable ennemi à Bangkok était un Belge, M. Rolin Jacquemyns, conseiller du roi de Siam. De plus, il parlait, comme un indigène, la langue du pays, ce qui lui donnait une véritable autorité auprès de S. M. Chulalong-korn et de son frère, le prince De va vong, Ministre des Affaires étrangères.

Aux prises dans ce poste difficile avec d'écrasantes responsabilités, il prouva qu'il était de taille à les affronter. Il défendit courageusement les intérêts qui lui étaient confiés, tint haut et ferme le drapeau de la France et il ne dépendit pas de lui, lorsqu'éclata la guerre de 1893, après l'assassinat de l'Inspecteur de milice Grosgurin, que le royaume de Siam ne devînt possession française. Sur le refus du Gouvernement siamois d'accepter l'ultimatum par lequel nous exigions l'abandon de la rive gauche du Mékong et diverses réparations, Pavie amène son pavillon et s'embarque sur la canonnière française l'*Inconstant*.

Nos marins, après avoir forcé les passes du Ménam et mis en déroute la flottille siamoise, s'étaient embossés devant le palais royal pour le bombarder. S. M. Chulalongkorn, qui voyait sa capitale entre nos mains, s'apprêtait à fuir vers le Nord, lorsqu'arriva de Paris l'ordre inexplicable de suspendre les hostilités.

L'Angleterre était intervenue et son Ambassadeur avait déclaré à M. Berthelot, alors Ministre des Affaires étrangères que, « si nous nous emparions de Bangkok, c'était la guerre ». Cette fois encore nos hommes d'État eurent peur de cette vaine menace dont la Grande-Bretagne s'est montrée si prodigue à notre égard et qui n'a jamais été suivie d'exécution, lorsque nous l'avons dédaignée.

La mort dans l'âme, nos marins durent renoncer à s'emparer de la capitale siamoise. Ils virent ainsi nous échapper cette riche contrée, qui aurait si bien complété notre empire indo-chinois, au moment même où ils la croyaient définitivement à nous.

Après notre piteuse reculade, les Siamois, encouragés par les Anglais et surtout par Rolin Jacquemyns, deviennent plus arrogants que jamais. Les lettres, adressées au représentant de la France par les

ministres siamois, revêtent désormais une forme de plus en plus impertinente. si bien que le successeur de Pavie à Bangkok se trouva dans la nécessité de faire à diverses reprises de vives représentations au prince De va vong. Pavie voit pour la première fois de sa vie ses efforts demeurer infructueux. Il ne se laisse pas aller au découragement comme d'autres l'auraient fait, il lutte quand même, mais il ne peut empêcher notre influence de disparaitre peu à peu. Aussi s'éloigne-t-il sans grand regret de Bangkok lorsque le Gouvernement français, faisant de nouveau appel à son expérience, le nomme Commissaire général au Laos et le charge de la reconnaissance et de l'organisation de cette région. Il explore en cette qualité tout le Haut-Ménam.

Puis, il reconnaît les territoires du Haut-Mékong qui, suivant un accord intervenu entre la France et l'Angleterre, devaient former un État tampon.

A ce moment de sérieuses difficultés avec la Chine faisaient reconnaître la nécessité de délimiter d'une façon précise la frontière franco-chinoise. Notre Ministre à Pékin obtient du Tsung-li-Yamen l'envoi de mandarins sur les frontières du Tonkin pour déterminer, concurremment avec des délégués français, les territoires qui relèvent de notre autorité.

Bien entendu, notre infatigable voyageur est placé à la tête de la mission française. Aussitôt il se remet en route avec M. Lefèvre-Pontalis, secrétaire d'ambassade, Caillat, chancelier de résidence, et quelques officiers.

Avant lui les travaux de délimitation avaient toujours été des plus laborieux. Les mandarins chinois, avec leur mauvaise foi habituelle, contestaient sans cesse la régularité des opérations, revenaient le lendemain sur ce qu'ils avaient accepté la veille et cherchaient à profiter de la confusion pour reculer vers le Sud les frontières de notre colonie.

Un de mes amis, qui fit partie d'une mission de ce genre, m'a avoué avoir éprouvé plus de vingt fois l'envie irrésistible de planter là les commissaires chinois et de redescendre à Hanoï. C'était précisément le but des mandarins. Tous leurs efforts tendaient à lasser la patience des délégués français et à faire échouer les tentatives de délimitation des frontières.

Mais cette fois il n'en fut pas de même. Pavie était familiarisé depuis longtemps avec la duplicité et la fourberie des diplomates d'Extrême-Orient, dont l'existence se passe tout entière à donner le

change sur leurs projets. Il avait appris d'eux l'art de dissimuler ses sentiments et de deviner leurs desseins sans rien laisser soupçonner de ses propres pensées, aussi, dès le début, les Célestes reconnurent qu'ils avaient affaire à forte partie. Ils n'essayèrent pas de ruser avec notre compatriote et celui-ci parvint à mener à bien la mission qui lui avait été confiée.

En 1895, il redescend à Bangkok, dont la légation avait été gérée pendant son absence par un chargé d'affaires, et il trouve à son arrivée, dans cette ville, le titre de Ministre plénipotentiaire. Un télégramme l'avisait en outre de l'arrivée prochaine de son successeur. Cinq mois après, en effet, il installait à sa place M. Defrance et venait attendre à Saïgon le passage du paquebot qui devait le ramener en France où, bientôt après, le Ministre des Affaires étrangères le nommait commandeur de la Légion d'Honneur.

Depuis son retour il s'occupe uniquement de la mise en ordre et de la publication des précieux matériaux qu'il a recueillis au cours de ses voyages et dont il fait deux parts bien distinctes.

L'une, d'ordre pratique, qui a pour titre *Géographie et Voyages*, a pour but d'exposer au public les travaux géographiques de la mission ; elle contient des relations et des récits de voyages. L'auteur y raconte lui-même ses excursions à travers l'Indo-Chine, son séjour prolongé parmi les peuplades encore à demi-sauvages qui habitent les forêts et les montagnes de cette presqu'île. De superbes illustrations en couleur, dont la plupart reproduisent les peintures qui ornent les murs des antiques pagodes, accompagnent le texte et éclairent d'une façon saisissante ces tableaux de mœurs indigènes.

Cette première série comprend sept volumes dont les deux premiers : *Exposé des travaux de la Mission*, et les deux derniers, *Récits de voyages* sont dus à Pavie. Le troisième : *Voyages au Laos et chez les sauvages du Sud-Est de l'Indo-Chine* a pour auteur le capitaine Cupet. Le quatrième : *Voyages au centre de l'Annam et du Laos et dans les régions sauvages de l'Est de l'Indo-Chine* a été écrit par les capitaines de Malglaive et Rivière. Le cinquième : *Voyages dans le Haut-Laos et sur les frontières de Chine et de Birmanie* est dû à Pierre Lefèvre-Pontalis.

Ces volumes sont complétés par plusieurs cartes, modèles d'exactitude, de précision et de clarté, et par un atlas de l'Indo-Chine qui a paru tout récemment.

Dans ces cartes tout est rempli, à la différence de la carte de Du-

treuil de Rhins, qui date de 1881 et qui n'était guère qu'une esquisse ; Pavie a indiqué tous les cours d'eau, toutes les montagnes, toutes les localités. Grâce à lui, la géographie de l'Indo-Chine n'offre plus de secret, à l'heure actuelle.

La seconde série des publications de la mission présente un intérêt plus sévère. Elle reproduit, avec leur traduction, les chroniques laotiennes et les inscriptions thaïes recueillies par l'explorateur pendant ses voyages.

Elle comprend trois volumes : 1° *Recherches sur la littérature du Cambodge* ; 2° *Recherches sur l'histoire du Cambodge, du Laos et du Siam* ; 3° *Recherches sur l'histoire naturelle de l'Indo-Chine*, tous trois déjà parus.

C'est dans le second volume que Pavie résume, sous forme d'un récit fait à des Cambodgiens, ce qu'il sait ou ce qu'il a deviné de l'histoire des Khmers. Il reconstitue de toutes pièces l'état physique du pays aux temps préhistoriques. D'après lui, le grand lac Tonlé sap, déversoir actuel du Mékong, n'était que l'extrémité d'un vaste golfe, comblé peu à peu par les alluvions du fleuve. Il y a trois mille ans, la mer baignait encore les murs d'Angkor la grande, dont les ruines imposantes excitent une si profonde admiration parmi les visiteurs européens.

Pénétrant plus avant dans le domaine des hypothèses, l'auteur prétend que la Terre d'Or de la Bible, où Salomon envoyait ses navires, n'était autre que le Cambodge, et il donne à l'appui de cette thèse des raisons si convaincantes qu'il semble bien avoir résolu victorieusement cette vieille question, objet jusqu'ici de tant de controverses parmi les savants et les géographes.

J'ai revu tout récemment Pavie à Paris. Je l'ai trouvé absorbé par la préparation de ses derniers volumes, mais je n'oserais affirmer que cette existence paisible, si nouvelle pour lui, ne pèse pas un peu à son tempérament aventureux. Les années passées dans la brousse, au milieu de ses chers Cambodgiens, resteront toujours, en dépit des fatigues, des privations, des dangers et des maladies, le meilleur souvenir de sa vie. Pavie, devenu célèbre, parvenu à de hautes fonctions diplomatiques, ne se souvient pas sans quelque regret de ses premières années de marche à travers les forêts du Cambodge, pendant lesquelles il était seulement escorté de son fidèle Biot et du jeune interprète indigène Kol.

Ces deux hommes dévoués furent ses compagnons de la première

heure. Travailleurs infatigables, ils rendirent à leur chef les plus grands services pendant la construction de la ligne télégraphique du Cambodge à Bangkok, visitèrent ensuite avec lui les bords du lac Tonlé sap, les temples magnifiques élevés, par les Khmers, dans les deux cités d'Angkor et l'aidèrent à rapporter de précieuses inscriptions, découvertes sur les murs des antiques pagodes. C'est dans ces forêts aux émanations malsaines que Biot contracta les germes de la maladie qui devait bientôt l'emporter. Il ne fut malheureusement pas le seul. Sur quarante collaborateurs qui firent successivement partie de cette mission d'une durée sans précédent, quatorze ont payé de leur vie leur dévouement à leur pays et à la science.

Après Biot ce furent Launey et Combaluzier qui avaient quitté l'administration des Postes et des Télégraphes pour suivre leur ancien collègue, puis Nicolle, Lerède, capitaine d'armement aux Messageries fluviales du Tonkin, Massie, pharmacien-major, qui se fit sauter la cervelle à Luang-Prabang dans un accès de désespoir, parce qu'il voyait journellement décliner notre influence dans ce pays et que le gouvernement français restait sourd à ses appels désespérés. Sa mort eut en France un douloureux retentissement.

L'infanterie de marine a été aussi durement éprouvée. Le lieutenant Dugast, les capitaines Mailluchet et Nicolon moururent des fièvres gagnées dans les forêts inondées du Laos.

Bien des collaborateurs de Pavie ne purent le suivre pendant toute la durée de sa mission. Celui qui résista le plus longtemps aux fatigues fut M. de Coulgeans. Pendant de longues années il ne quitta pas son chef un instant. Après le départ de Pavie, il fut nommé Vice-Consul à Korat, puis Consul de France à Battambang. Mais sa santé était très ébranlée et la nouvelle de sa mort qui est parvenue récemment au Ministère des Affaires étrangères a plus affligé ses amis qu'elle ne les a surpris.

Le climat, les maladies de toute espèce, la dysenterie contraignirent plusieurs membres de la mission à rentrer en France après trois ou quatre années d'activité. Mais aussitôt qu'ils se sentaient guéris, ils s'empressaient de revenir prendre leur place auprès de leur chef.

Parmi ses compagnons de fatigue nous citerons le général Pennequin, qui a été gouverneur par intérim de Madagascar, le colonel Tournier, Résident supérieur au Laos, les commandants Cupet, Friquegnon, de Malglaive, les capitaines Rivière et Sauve, les consuls

Gauthier et Lugan, les administrateurs Vacle, Macey et Sandré, Félix le Dantec, aujourd'hui professeur à la Sorbonne.

M. Aymonier, Directeur de l'École coloniale, était représentant de la France auprès du roi du Cambodge lorsque Pavie explorait cette région et en dressait la carte. Il rendit à ce moment de grands services à son compatriote.

Pavie ne me pardonnerait pas d'oublier son excellent ami, le Père Schmitt qui, depuis 1863, fait aimer le nom de la France en Extrême-Orient. Né à Strasbourg en 1839, il entra jeune au séminaire des Missions étrangères et fut envoyé au Siam, d'où il n'est revenu qu'une fois en Europe pour accompagner sur les champs de bataille nos soldats d'infanterie de marine lors de la guerre de 1870. Homme de grande valeur, linguiste distingué, il a été d'un précieux secours à Pavie dans ses recherches épigraphiques. Connaissant à fond le sanscrit, le chinois, le cambodgien, la langue thaïe, il a pu traduire une grande partie des vieilles inscriptions khmères dont on n'aurait jamais, sans lui, découvert le sens. En 1893, Pavie le présenta à M. Le Myre de Vilers qui le prit comme interprète. Dans ces circonstances délicates il nous rendit de réels services, qui furent récompensés par la croix de chevalier de la Légion d'Honneur.

Parmi les interprètes cambodgiens, dont Pavie vante avec tant de chaleur la fidélité et les qualités de cœur, beaucoup ne revirent jamais leur famille.

C'est une histoire touchante que celle de ces collaborateurs indigènes qui contribuèrent pour une grande part au succès de la mission. Après les fatigues de la journée, ils aidaient leur chef pendant une partie de la nuit à déchiffrer et à traduire les antiques légendes khmères. Quelques-unes des illustrations de ses ouvrages ont été copiées par eux sur des fresques ornant les murs des pagodes.

Sachant combien Pavie était passionné pour l'histoire et la littérature des peuples indo-chinois, ils visitaient une à une les cases des villages où ils s'arrêtaient, interrogeaient adroitement les habitants, offraient des petits présents aux bonzes pour gagner leur confiance et, le matin, au moment du départ, ils venaient avec orgueil offrir au chef les documents qu'ils avaient pu ainsi découvrir.

Un remerciment, accompagné d'un bon sourire et d'une poignée de main les récompensait largement de leurs peines. Ils se remettaient en route plus allègrement que jamais, oubliant dans leur joie que pour

procurer une satisfaction à leur maître, ils avaient à peine dormi deux ou trois heures.

Beaucoup furent emportés par la fièvre au cours de pénibles marches à travers le Laos, un autre succomba aux mauvais traitements essuyés pendant une longue captivité, un dernier enfin mourut des blessures reçues lors de l'assassinat par les Siamois de l'inspecteur de milice Grosgurin.

Un de ces interprètes cambodgiens, Oum, d'une intelligence remarquable, fut envoyé à l'École Coloniale par Pavie, qui voulait le récompenser ainsi de son dévouement. Peu de temps après, il était admis à Saint-Cyr et, lorsqu'il sortit de notre École militaire dans un très bon rang, il demanda à entrer dans la légion étrangère.

Deux ans plus tard, retournant au Tonkin avec son régiment, il y retrouvait Pavie qui s'apprêtait alors à partir pour la frontière de Chine. Il le supplia si instamment de l'emmener avec lui que celui-ci se laissa toucher. Oum revint ainsi à la mission comme officier français après l'avoir quittée comme petit secrétaire indigène et il resta près de son chef jusqu'à son départ pour Bangkok. Un autre n'a quitté Pavie que plusieurs années après son retour en France. Je l'ai retrouvé avec Pavie à Saïgon, à Bangkok, à Paris. Il lui a été d'un précieux secours pour classer les innombrables matériaux amassés pendant leurs voyages et ce n'est pas sans chagrin qu'il a repris le chemin de l'Indo-Chine.

Pendant que ses compagnons se voyaient contraints, les uns après les autres, de rentrer en France pour se reposer, Pavie restait toujours sur la brèche, inaccessible aux souffrances, résistant à un labeur presque surhumain, prodiguant ses soins à ses collaborateurs malades, donnant à tous l'exemple de la patience, de la persévérance et du courage. S'il séjournait dans quelque village, c'était uniquement pour donner un peu de repos à son entourage exténué. Pendant que ses compagnons restaient couchés sous leur paillotte, il s'en allait dans la brousse à la recherche de plantes rares, escaladait les roches sous un soleil de plomb à la poursuite de quelque insecte et ne rentrait qu'à la tombée de la nuit pour prendre part au frugal repas qui réunissait tous les membres de la mission. Il paraissait beaucoup moins fatigué que ceux qui avaient dormi toute la journée, racontait ce qu'il avait vu dans la campagne, déridait tout le monde par sa gaîté, même ceux qui souffraient, leur faisait oublier leurs misères pendant une heure ou

deux et les plus malades regagnaient ensuite leur natte avec un peu de joie et d'espérance dans le cœur.

Tous nos compatriotes d'Indo-Chine sont unanimes à reconnaître que jamais un Européen n'a fait preuve d'autant de volonté, d'habileté et d'endurance que Pavie pendant toute cette mission dont la durée dépasse celle des voyages d'exploration les plus célèbres et les plus longs.

Et tous ces travaux que l'on peut dire renouvelés d'Hercule, mais d'un Hercule qui aurait substitué la patience tenace à la force brutale, la prudence réfléchie à l'impétuosité aveugle, ont été accomplis au moyen de cette douceur prenante, qui faisait naître en foule les dévouements autour de Pavie.

Tous ceux qui l'ont approché savent avec quelle soudaineté on se prend d'affection pour cet homme. On le connaît à peine que déjà on est prêt à le suivre aveuglément dans les voyages les plus périlleux.

J'ai connu en Indo-Chine des fonctionnaires fort amoureux de leur tranquillité, qui s'étaient fait là-bas une existence agréable et paraissaient bien résolus à ne jamais abandonner leur confortable case. Et bien, ils se décidaient un beau jour à se jeter avec lui dans la brousse. Il leur avait dit combien il serait heureux de les avoir pour compagnons et aussitôt le charme avait agi. Le lendemain leurs amis apprenaient avec stupéfaction que Pavie était venu, leur avait parlé et qu'ils étaient partis avec lui.

Quelles que soient les fatigues, les peines, les maladies qu'ils aient endurées en sa compagnie, il n'en est pas un seul qui ne parle toujours avec enthousiasme du Chef et qui ne rêve de reprendre avec lui le chemin du Laos ou de la frontière de Chine. Dans leurs cases on aperçoit invariablement à la place d'honneur son portrait, entouré de souvenirs de la mission. Mais aussi, quand on pénètre dans le cabinet de Pavie, on remarque tout d'abord suspendues aux murs un assez grand nombre de photographies d'Européens en costume colonial. Ce sont celles de ses collaborateurs.

Que l'on aille le voir à Paris ou en Bretagne, ses deux résidences habituelles, on le trouve toujours ainsi au milieu de ses compagnons. Et quand l'un d'eux vient en France se reposer quelques mois, aussitôt après avoir été embrasser les siens il va rendre visite à son ancien chef.

Même popularité chez les Cambodgiens. Dans tous les villages que j'ai visités les habitants conservent pieusement le souvenir du Français

« à longue barbe de vieillard » (1) si accueillant et si serviable, qui soignait avec tant de sollicitude les malades qu'on lui amenait. Combien de fois est-il arrivé à Pavie d'être pris comme arbitre par des indigènes qui ne pouvaient s'entendre sur la possession d'une rizière ou de quelques aréquiers ? Je n'ai jamais entendu dire que quelqu'un se fût montré mécontent de sa décision. Elle était toujours religieusement respectée même par les mandarins.

Depuis son retour en France, il reçoit journellement de naïves et touchantes lettres de ses anciens interprètes khmers qui lui disent toute leur peine d'être séparés de lui et le supplient de ne pas les oublier lorsqu'il retournera en Extrême-Orient.

C'est qu'en effet aucun de ceux qui l'ont connu en Indo-Chine, Européen ou indigène, ne peut s'imaginer qu'il ne reviendra plus parmi eux. « Il aimait trop ses Khmers et son Laos, me disait un chef de village pour les avoir définitivement abandonnés. Le mal du pays le prendra tôt ou tard et nous le verrons un soir venir nous demander l'hospitalité comme jadis avec son grand chapeau, son veston blanc et son sampot ».

On a reproché à Pavie de se faire des illusions sur la valeur des Cambodgiens et de croire à tort que cette race en décadence complète est encore capable de grandes choses.

Il est possible qu'elle soit hors d'état de se relever jamais et même de comprendre l'œuvre grandiose de ses ancêtres, les Khmers ; mais on ne saurait le blâmer d'avoir cru à l'avenir de ce peuple chez qui il n'a trouvé que fidélité et affection. Chacun sait que l'ingratitude n'est pas le défaut de Pavie. Il a toujours essayé au contraire de reporter la gloire sur ses compagnons de route lorsqu'elle venait troubler sa quiétude et forcer sa modestie. Comment aurait-il pu dire que les Cambodgiens sont une race finie alors qu'il doit peut-être au dévouement de ses collaborateurs indigènes de n'avoir jamais essuyé un échec dans sa longue carrière d'explorateur.

Voilà l'homme, dont j'ai tenu à retracer la noble existence, parce qu'elle doit servir de modèle à tous ceux qui ont l'ambition d'accroître l'empire colonial de leur patrie. Elle est une preuve que les moyens

(1) La barbe apparaît tardivement chez les peuples d'Extrême-Orient. Aussi quel que soit leur âge, les Européens qui ont la barbe épaisse et longue, sont-ils toujours considérés comme des vieillards.

pacifiques obtiennent des résultats autrement sérieux, au point de vue de l'expansion coloniale, que la brutale politique de conquête par les armes, qui a cependant presque toujours prévalu jusqu'ici. Aussi faut-il espérer que Pavie, cet illustre apôtre de la civilisation, fera école et qu'à son exemple, les explorateurs futurs se préoccuperont avant tout de gagner l'estime et l'affection des peuples. C'est la seule politique coloniale vraiment féconde et humaine, celle qui n'entraîne jamais la métropole dans des luttes meurtrières et ruineuses. Honneur à l'homme qui l'a enfin inaugurée. Sa gloire est autrement plus pure que celle de ces grands hommes de guerre, tristement célèbres par les massacres dont ils se sont rendus coupables devant l'humanité. Il est vrai que les peuples ont l'habitude de glorifier leurs bourreaux pendant des siècles, alors qu'ils laissent les vertus de leurs bienfaiteurs glisser rapidement dans l'oubli.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LES GRANDES ÉPIDÉMIES ET LEURS ROUTES ACTUELLES

Communication faite à l'Assemblée trimestrielle du 28 Avril 1904,

Par M. Georges HOUBRON,
Bibliothécaire de la Société.

Vie est synonyme d'expansion. Un instinct mystérieux qui n'est autre que celui de la nature pousse toute race un peu vigoureuse à se répandre au dehors et à pulluler, fût-ce au détriment des autres

races. En dehors de l'exemple facile que nous offrent les races humaines, ai-je besoin de rappeler à des géographes les pluies de sauterelles si redoutables en Algérie, les bandes de loups dans les steppes de la Russie septentrionale, le fléau des lapins d'Australie, les fameuses invasions de fourmis rouges au Brésil, ou celle des rats asiatiques dans l'Europe du Moyen-Age, — invasion qui nous amena en même temps la peste ? Les naturalistes ne nous ont-ils même pas parlé des « migrations de plantes », et ne savons-nous pas par eux que les anciennes espèces particulières à l'Europe ont disparu devant d'autres apportées on ne sait comment des continents lointains ?

Voici maintenant un être infiniment petit, — bactérie, bacille, vibrion, microbe en un mot ; son diamètre est à peine d'un μ, car on a dû inventer pour lui une mesure spéciale, les millièmes de millimètres étant disproportionnés à sa taille. Pourquoi n'aurait-il pas comme les autres, au point de vue naturel, droit de vie et de propagation ? Il n'a pas d'organes apparents, pas de jambes, il est vrai, pour s'élancer sur les routes, et cependant il va former lui aussi des races, des *nations*, et ces nations vont s'étendre, pulluler, conquérir le monde !

Ce n'est pas que les obstacles géographiques ne suffisent quelquefois à les arrêter : une chaîne de montagnes, un océan, une différence de climat. Alors la race va forcément rester dans ses limites, et s'appeler dans la langue des hommes *endémie*. Ces endémies sont assez nombreuses, et il pourrait être intéressant, dans une étude géographique, d'établir leur distribution à la surface du globe, comme on établit celle des diverses races humaines. Mais, ne l'oublions pas, toute endémie n'est qu'une épidémie possible à qui il ne manque pour s'étendre qu'un certain nombre de conditions favorables. Que ces circonstances se rencontrent, et l'épidémie prend naissance, gagne du terrain. Alors, qui sait où elle s'arrêtera ? Il y a une analogie frappante entre les grandes invasions de peuples et certaines épidémies non moins vastes, non moins meurtrières, qui sont venues successivement battre et dévaster l'Europe dans le cours de l'histoire. L'itinéraire suivi est souvent le même. Elles inspiraient aux populations d'autrefois la même terreur religieuse. La seule différence est que Wisigoths, Vandales, Gépides, Huns, Sarrasins, et autres « fléaux de Dieu », sont aujourd'hui poussière, tandis que les comma-bacilles, spirilles, pneumocoques, cryptocoques, et tous leurs congénères malfaisants, menacent encore le monde. Il est certain même que les chances de contagion augmentent

avec le nombre et la rapidité des moyens de transport que nous lui fournissons nous-mêmes.

Mais d'autre part, on s'habitue à tout, même aux microbes. A chacune de ses réapparitions, vous le savez, le fléau s'use, devient moins redoutable, une immunité naturelle s'établit, secondée d'ailleurs par la science, par l'hygiène. On en arrive à regarder le mal en face — de loin, littérairement, — avec une sorte de bravoure homérique. Écoutez, pour finir ce trop long préambule, un philosophe, M. Jean Revel : « Une épidémie est-elle autre chose que l'irruption violente, dans l'humanité, d'éléments terrestres excrus en dehors d'elle ? Une fois qu'elle les a digérés et assimilés, elle est sauvée, et fortifiée, grandie : une matière saturée défie désormais l'invasion. L'organisme humain doit continuer dans ce sens, car sa puissance d'absorption, comme diversité d'éléments, est égale à la force productrice de la terre.... Il faut avoir fait passer en soi la terre et tous ses produits, même les poisons, même les virus, à la façon du vieux Mithridate... »

Je n'étudierai ici que les trois grandes épidémies microbiennes par excellence : la peste, le choléra et la fièvre jaune. En le faisant, je tâcherai de rester avant tout *sur le domaine géographique* et de montrer en quoi les modifications de climat, de milieu et de transport terrestre ou maritime ont pu influer sur elles.

Peste. — Le microbe de la peste a pris naissance, suivant les uns, en Extrême-Orient, berceau de toute civilisation, et selon les autres, dans le delta du Nil, en tous cas sur les bords de quelque grand fleuve des régions intertropicales, dans un de ces pays où la richesse d'alluvions a rassemblé les hommes et entassé les populations chétives, mal nourries et misérables. C'est, on peut dire, le patriarche de tous les microbes connus, car on a pu établir que, 800 ans déjà avant Jésus-Christ, il avait fait son apparition en Grèce.

Ne craignez pas que je vous fasse ici l'historique de la peste, ce qui serait long et fastidieux. Je ne puis cependant ne pas mentionner la célèbre « peste noire » de 1347, la plus terrible sans aucun doute de toutes les épidémies nées et à naître, laquelle dura trois années, ravagea l'Europe dans tous les sens, et lui tua plus du quart de ses habitants. Vous savez qu'elle eut un historien, ou plutôt un peintre, Boccace, dans la sombre préface de son joyeux Décaméron. Depuis un siècle, on peut dire que le fléau a multiplié ses apparitions, procédant par bonds, par à-coups brusques, avec une allure tout à fait déconcertante.

Nous la retrouvons successivement dans l'Inde, en Tripolitaine, au Turkestan, en Chine, en Australie, au Tonkin, dans la République Argentine, à Madagascar, à l'île Maurice, où elle sévissait encore le mois dernier. L'Europe même n'en a pas été indemne. Oporto, il y a sept ou huit ans, a eu son épidémie assez meurtrière. Dunkerque en 1902, Hambourg et Marseille en 1903, ont vu le péril de près. On dirait un incendie qui, avant de s'éteindre, cherche à réapparaître çà et là, ne voulant pas mourir.

On a cherché quel pouvait être le véritable agent de transmission de la peste, et on l'a trouvé, voici quelques années à peine. Le pelé, le galeux d'où viendrait tout le mal, comme dans les Animaux malades de la peste, ce n'est pas le baudet, c'est... le rat! On a remarqué qu'au début de toutes les grandes épidémies les rats périssaient en grand nombre, et se hâtaient d'ailleurs de quitter les habitations ou les navires contaminés pour aller porter plus loin le germe de la maladie. Et encore, — pardonnez-moi ce détail, — le véritable porte-germe, sont-ce les puces des rats, qui, passant ensuite sur le corps de l'homme, lui inoculent avec leur trompe le bacille de la peste. Les épidémies ont d'ailleurs une tendance manifeste à rester limitées aux ports, et ne pénètrent que très rarement dans l'intérieur des terres, où se rendent cependant passagers et marchandises; dans les ports mêmes, elles atteignent de préférence les habitations voisines des égouts, des docks, des magasins à céréales; sur les navires, la cambuse est souvent infectée en premier lieu. Aussi la législation sanitaire actuelle s'occupe-t-elle avant tout de la « dératisation des navires », par des procédés que je n'ai pas à vous expliquer. Un spécialiste éminent, M. le Professeur Calmette, pourra vous renseigner à cet égard. Ce danger des rats est d'autant plus grave qu'autrefois, à l'époque des bateaux à voiles, la période d'incubation était franchie avant l'arrivée à destination, presque tous les rats contaminés ayant succombé en route, tandis qu'il n'en est plus de même avec la rapidité de nos bateaux à vapeur. Le canal de Suez a d'ailleurs raccourci les distances et augmenté les chances de péril pour nos ports méditerranéens.

Actuellement, la peste n'existe plus guère qu'à l'état endémique, et sur certains points spéciaux. Ce sont: 1° les ports de Yambo et de Djeddah dans la mer Rouge: ajoutons d'ailleurs que La Mecque, séparée du rivage par le désert, est restée indemne malgré le passage d'innombrables pèlerins; 2° le versant Sud de l'Himalaya, dans les hautes vallées, humides et marécageuses, du Gange et du Brahma-

poutre ; 3° la province chinoise du Yun-Nan, circonstance grave pour notre colonie tonkinoise où l'épidémie peut facilement se répandre en descendant avec quelque chargement de riz la route commerciale du Fleuve Rouge ; 4° en Mongolie. Ce n'est plus le rat qu'il faut ici incriminer, mais l'innocente marmotte, qui anime de ses jeux et de ses travaux domestiques les cours d'eaux voisins du lac Baïkal. Tout ce qui vient de Mongolie est perfide ; les Russes, assez nombreux actuellement aux alentours de cette région, font bien d'y veiller ; 5° enfin, aux sources du Nil, l'Ouganda, pays découvert et parcouru par de nombreux missionnaires. Qui sait si la construction du fameux chemin de fer du Cap au Caire, en traversant l'Ouganda, ne facilitera pas une fois de plus l'extension vers le Nil et la Méditérranée, d'une épidémie qui ne demande qu'à renaître ?

Choléra. — Si la peste est un présent du Nil, c'est de la vallée du Gange que nous vient le choléra. Cette fois, le lieu d'origine ne fait aucun doute, et l'itinéraire suivi est bien net. Parti de Jessore, dans l'Inde, en 1817, avec la violence et l'impétuosité d'un ouragan, le choléra fond d'abord sur la Perse, la Tartarie, l'Asie Mineure, puis il envahit la Russie, la Pologne, l'Allemagne, l'Angleterre, et nous arrive en France pour la première fois vers la fin de 1831, mais sans offrir de gravité. Le 26 Mars 1832, il éclate à Paris et se répand dans tous les quartiers de la capitale, faisant en quinze jours 7.000 victimes. Henri Heine dans ses Lettres de France, fait, à propos du début de cette épidémie, un récit vivant et coloré qui peut être mis en parallèle avec la fameuse préface du Décaméron. Je ne puis m'empêcher de vous le citer : « On s'était d'autant moins préparé contre le fléau, dit l'auteur, qu'à Londres il n'avait enlevé que peu d'individus, proportionnellement. Son arrivée fut officiellement notifiée le 29 Mars, et comme c'était jour de mi-carême, qu'il faisait beau soleil, et un temps charmant, les Parisiens se trémoussèrent avec d'autant plus de jovialité sur les boulevards, et l'on aperçut même des masques qui, parodiant la couleur maladive et la figure défaite, raillaient la crainte du choléra. Le soir du même jour, les bals publics furent plus fréquentés que jamais ; on riait, on dansait, on engloutissait à cette occasion toutes sortes de glaces et de boissons froides, quand tout-à-coup le plus sémillant des arlequins sentit trop de fraîcheur dans ses jambes, ôta son masque, et découvrit à l'étonnement de tout le monde un visage

d'un bleu violet. On s'aperçut alors que ce n'était pas une plaisanterie, et les rires se turent, et l'on conduisit bientôt plusieurs voitures de masques à l'Hôtel-Dieu, où, en arrivant sous leurs burlesques déguisements, plusieurs moururent. On prétend que ces morts furent enterrés si vite, par crainte de la contagion, qu'on ne prit pas le temps de les dépouiller des livrées bariolées de la folie, et qu'ils reposent dans la tombe gaîment, comme ils ont vécu ».

Depuis lors, il y a eu en Europe cinq ou six épidémies plus ou moins graves. Je vous ferai grâce de cette énumération funèbre.

Trois routes, malheureusement, sont toujours ouvertes au fléau : *primo*, par l'Afghanistan, la Perse, la mer Caspienne et la vallée du Volga ; le chemin de fer Transcaucasien peut aider à cette diffusion, de même que le Transsibérien pour nous amener la peste de Mongolie ; *secundo*, par le golfe Persique, l'Asie Mineure, la Turquie d'Europe et la Méditerranée : peut-être sera-ce là une des conséquences inattendues du fameux chemin de fer de Bagdad que les Allemands s'apprêtent à construire avec l'approbation du Sultan. Et *tertio*, par la mer Rouge. Là surtout le péril est menaçant, à cause des vastes pèlerinages qui ont lieu chaque année à La Mecque, dans des conditions d'hygiène que les puissances européennes et que le gouvernement turc lui-même parviendront difficilement à modifier, car il faut compter avec le fanatisme des populations musulmanes.

J'aurais voulu vous montrer l'état de dénuement misérable dans lequel ces foules immenses, pèlerins du Sud ou pèlerins du Nord, arrivent à Djeddah ou à Yambo, l'aspect sordide de ces ports, les rues tortueuses, infectes, encombrées de détritus de toutes sortes, le manque d'eau potable (les habitants ayant coupé eux-mêmes les conduites que le gouvernement turc y avait fait installer à grands frais), les difficultés du cheminement entre le rivage et La Mecque, le désert traversé en plein soleil, les nuits glaciales passées sous la tente, les malades et les morts jalonnant la route, l'entassement des foules fanatisées dans cette odieuse ville de La Mecque ; il y aurait là une description, géographique certes, et pittoresque au premier chef, mais je dois me borner et vous renvoyer aux textes spéciaux, notamment au beau livre du Docteur Proust sur le choléra, ou à un article du même auteur, publié dans la *Revue des Deux-Mondes* (15 Mai 1895) et au livre, tout récemment paru, du Docteur Borel : *Choléra et peste dans le pèlerinage musulman.*

Il faut signaler aussi, dans le même genre, les non moins fameux pèlerinages hindous qui ont lieu périodiquement aux bords du Gange, dans des conditions presque aussi déplorables au point de vue de l'hygiène. Ici, les Anglais ont déjà pu obtenir des réformes efficaces, mais le mal est encore loin d'être conjuré.

Ajoutons enfin que le choléra existe à l'état endémique le long des rivages coréens. Je ne pousserai pas le parti-pris russophile jusqu'à supplier d'envoyer aux troupes japonaises, actuellement maîtresses en Corée, quelque bonne épidémie de ce genre. Le dieu des combats trouverait sans doute ma prière impie, comme la plupart de celles qu'on lui adresse, et il aurait grandement raison de ne pas l'écouter.

Fièvre jaune. — Si nous en croyons les partisans de la « Théorie des trois deltas », c'est dans le golfe du Mexique, à l'embouchure du Mississipi, que la fièvre jaune ou vomito-negro aurait pris naissance. A l'encontre du bacille du choléra, qui se transmet directement à l'homme par l'absorption des eaux contaminées, le microbe de la fièvre jaune aurait besoin, pour se transmettre, d'un intermédiaire, et cet intermédiaire n'est autre qu'un moustique spécial appelé *stegomya*, de taille légèrement supérieure à celle de notre culex ou cousin domestique. Le stegomya habite d'ailleurs non seulement les côtes basses et marécageuses du golfe du Mexique, mais tout le rivage Nord-oriental du Brésil, les Antilles et la côte ouest de l'Afrique, partout où des eaux à demi-croupissantes sont bordées de luxuriantes et épaisses végétations. Au Sénégal a eu lieu en 1898 une épidémie des plus meurtrières, particulièrement pour l'élément européen. Du reste, avec un véritable goût de raffiné, le stegomya se montre plus friand de la peau du blanc que de celle du nègre, d'où cette formule classique : « L'immunité naturelle vis-à-vis de la fièvre jaune est en raison directe de la pigmentation de la peau ».

Les premiers Européens atteints par la fièvre jaune furent les marins qui composaient la deuxième caravelle de Christophe Colomb. Depuis, que de victimes n'a pas faites le terrible fléau ! Sur 25.000 Français envoyés à Haïti au printemps de 1800, plus de 22.000, dit-on, succombèrent avant l'automne. Au moment de la guerre du Mexique, nous fûmes obligés, pour éviter le retour de pareils mécomptes, de faire garder le port de Santa-Cruz par une milice spéciale composée de nègres du Kordofan !

Heureusement, le terrible stegomya passe pour être très sensible aux différences de température ; le froid l'engourdit ; il ne peut subsister dans un climat où les moyennes nocturnes sont inférieures à 22 degrés, alors même que les températures diurnes dépassent 25 degrés. Aussi l'aire géographique de la fièvre jaune ne peut-elle s'étendre au delà d'une certaine latitude. Les points extrêmes atteints en Amérique ont été, au nord Charlestown dans l'État de Caroline méridionale, au sud Buenos-Ayres. La difficulté qu'éprouve le stegomya à doubler le cap Horn avec nos navires, le rend peu redoutable pour l'Océanie et le continent asiatique. Cependant il faut observer qu'il existe, çà et là, sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud. En Europe, la fièvre jaune a été fréquemment importée en Portugal et en Espagne, une fois seulement en Italie. Des cas se sont produits dans les ports de Saint-Nazaire, de Brest, et même à Swansea, en Angleterre, mais ces petites épidémies se sont toujours rapidement éteintes.

Remarquez que Swansea est à une latitude beaucoup plus septentrionale que Charlestown en Amérique (20 degrés au moins). Le Gulf-Stream, en effet, par son influence climatérique sur les côtes de notre continent, étend vers le Nord, beaucoup plus qu'il ne faudrait, l'aire géographique de la fièvre jaune. Les médecins de jadis, qui ignoraient l'existence du stegomya, mais qui soupçonnaient fort justement une connexion entre les épidémies et le Gulf-Stream, prétendaient que ce dernier portait sur ses flots les « germes » infectieux recueillis par lui dans le golfe du Mexique, et destinés à l'Europe. — La Vérité n'arrive qu'en boîtant, comme la Justice.

L'altitude joue le même rôle que la latitude, et pour des raisons analogues. Ainsi, tandis qu'à Rio de Janeiro, et dans les localités voisines situées au-dessous de 400 mètres, la fièvre jaune sévit d'une façon constante, Petropolis, à 800 mètres, qui sert de sanatorium aux habitants de Rio de Janeiro, est indemne, le stegomya ne pouvant s'y acclimater.

Le Docteur anglais Patrick Manson, dans son livre sur les « Maladies des pays chauds », livre énorme, fort autorisé, paraît-il, prévoit le grave danger que voici. Ceci est extrait, bien entendu, de la traduction française : « Il y a, dit-il, une question importante en connexion avec la fièvre jaune, question qui devra bientôt être un sujet de préoccupation internationale, c'est celle d'une extension possible de la maladie à l'Asie, aux îles de la Sonde, à la Polynésie et à la côte orientale

d'Afrique. Il y a déjà eu des incursions en Europe, c'est un fait relativement peu important, car les conditions climatériques et hygiéniques sur ce continent sont défavorables à la diffusion de la maladie. Il en serait autrement, on doit le craindre, en ce qui concerne l'Asie. Jusqu'ici, la fièvre jaune n'a pas fait son apparition dans les cités malpropres et surpeuplées de l'Extrême-Orient, mais si jamais elle y était introduite, les conditions de climat et surtout de saleté incoercible qu'elle y rencontrerait la feraient s'étendre comme un incendie.... Quand un canal central-américain aura été percé, ce qui arrivera très vraisemblablement d'ici peu, il y aura une communication directe et rapide entre les centres actuels de fièvre jaune et l'Asie. En même temps, naîtra un grand risque de répandre la fièvre jaune parmi une immense population vivant sous les tropiques et jusqu'ici exempte d'un des maux les plus terribles qui désolent l'humanité. Espérons qu'avant l'ouverture du canal Central-Américain cette importante question ne sera pas perdue de vue, et qu'en échange de l'introduction du choléra, l'Amérique n'enverra pas à l'Asie le présent de sa fièvre jaune ».

La traduction du livre est de 1904, mais ceci a été écrit en 1900. Or, les faits se sont chargés d'y répondre, d'une façon indirecte il est vrai, mais dont il convient de tirer par voie d'analogie des conclusions toutes optimistes. Voici ce qui s'est passé récemment à La Havane, ville malsaine par excellence, où la mortalité annuelle par la fièvre jaune *atteignait parfois 1.600 décès,* et même davantage :

A peine en possession de l'île de Cuba, les Américains se mirent en devoir de l'assainir. Un comité administratif fut nommé à cet effet. Des volontaires du corps médical commencèrent par prouver expérimentalement, sur eux-mêmes, la nocuité du stegomya, que beaucoup de personnes s'obstinaient à mettre en doute. Puis, on organisa la guerre aux moustiques : travaux d'assèchement, désinfection des logis, mesures de police étroites, vexatoires même, à l'égard des particuliers, hospitalisation forcée et isolement des malades au moyen de moustiquaires, etc. Résultat : depuis deux ans La Havane est totalement indemne du fléau ! N'est-ce pas là de la belle et bonne colonisation ? Les Américains en sont si fiers qu'après avoir assaini Cuba ils songeraient à étendre les mêmes bienfaits à la terre de Saint-Domingue, accusée d'être à son tour un foyer d'infection pour les îles qui l'entourent et pour Cuba elle-même. Saint-Domingue ne leur appartient pas, mais qu'à celà ne tienne...., il est probable que nous en ferions tout autant à leur place. Curieux mélange d'ardeur civilisatrice et

d'ambition politique, qui n'est pas un des côtés les moins intéressants de cette question si complexe.

Ajoutons qu'à Ismaïlia (Égypte) des mesures analogues ont été prises contre les moustiques pour combattre, non plus cette fois la fièvre jaune, mais le paludisme. Les moustiques ont si bien disparu, — si j'en crois un article tout récent de la *Dépêche coloniale*, — « que les médecins et agents qui continuent leurs études sur les anophèles ont toutes les peines du monde à s'en procurer ». Et, naturellement, le paludisme a disparu du même coup : il en eut été de même si, au lieu du paludisme, on avait eu à combattre la fièvre jaune.

Ce qui a été fait à La Havane et ailleurs, peut se faire, combien plus aisément ! à bord de nos navires. Le Docteur Bizard, médecin sanitaire maritime, — un Lillois, — en signale les moyens et les premiers effets déjà obtenus (étude parue en 1904 sur « l'*Évolution de la police sanitaire maritime* »). Peut-être arrivera-t-on par ces mesures rationnelles à réduire de plus en plus le système ancien des quarantaines, si préjudiciable au commerce.

Et maintenant, à Dieu vat ! comme disent les marins. Que « le sujet de préoccupation internationale » signalé tout à l'heure, existe ou non, que la fièvre jaune d'une part, la peste et le choléra de l'autre, s'apprêtent ou non à permuter au moyen du Central-Américain, le percement de l'isthme de Panama est chose décidée, chose faite en principe, parce qu'on n'arrête pas une évolution nécessaire, et parce qu'il faut, coûte que coûte, que cette porte soit ouverte aux échanges internationaux. Les grandes épidémies n'ont peut-être pas dit leur dernier mot ; elles sont un de ces legs du passé que la civilisation accepte, tant bien que mal, mais, si terribles qu'elles soient, elles ont à compter d'ailleurs avec la science, et rien qu'avec la science : la grande vie universelle croît, progresse, passe à côté du fléau, le regarde et ne se détourne pas. Il faut aller vite, il faut que les routes, entre les continents, s'abrègent, que la fusion s'opère entre les races, que les hommes prennent possession de la terre, même au prix de quelque déchet : c'est à leur vigilance qu'il appartient de réduire ce déchet au minimum possible.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1904.

L'INSTITUT DE GÉOGRAPHIE
LE MUSÉE D'HISTOIRE DE L'ART
ET L'INSTITUT DE PAPYROLOGIE
A LA FACULTÉ DES LETTRES DE L'UNIVERSITÉ DE LILLE

Visite du 25 Février 1904.

Directeurs : MM. E. CANTINEAU et G. SIX.

> Le temple de la Science est aussi celui de la Vérité que les hommes de génie ne se lassent point de rechercher.

La Commission des Excursions a inauguré la saison de 1904 par la visite de l'Institut de Géographie à la Faculté des Lettres ; mais on ne pouvait passer en face du Musée d'Histoire de l'Art et de l'Institut de Papyrologie, qui touchent de si près à l'ethnologie, sans prendre une idée de ces enseignements et sans jeter un coup d'œil sur ces collections qui sont d'un grand intérêt pour les initiés et très curieuses et instructives pour tous.

M. Benoit, si compétent en matière d'art, veut bien nous faire les honneurs de son Musée et nous exposer avec la plus grande clarté, la méthode suivie dans ses cours pour donner aux jeunes peintres, sculpteurs ou graveurs, les principes et les procédés de leur art, et pour leur apprendre à soumettre leur imagination aux règles dont un travailleur ne saurait s'affranchir pour faire une œuvre d'art. Il possède un matériel complet pour cet enseignement de la critique et de la technique de l'art et de l'optique des couleurs, c'est-à-dire de l'influence de leurs contrastes et de l'emploi des complémentaires.

Pour faire mieux comprendre ses explications, M. Benoit nous montre, dans la salle d'étude, les spécimens qui servent d'exemples, classés méthodiquement le long des murs ; ce sont des reproductions d'œuvres des différentes époques. Il nous soumet ensuite des photographies de grande taille des chefs-d'œuvre de peinture des grands maîtres, disséminés dans tous les musées de l'Europe. Tout en nous indiquant les mérites du sujet, il nous fait comprendre la perfection avec laquelle sont faites ces photographies qui peuvent donner une idée, non seulement du dessin, mais encore de l'aspect matériel, c'est-à-dire du glacis, de l'empâtement, de l'éclairage, etc., qui distinguent le tableau.

Dans la salle des cours, où sont disposés des modèles de sculpture et des photographies ayant trait au cours professé, c'est-à-dire changés selon le besoin de ce cours, un appareil à projections permet de soumettre à l'ensemble des auditeurs, les dessins qui font l'objet spécial du cours. Dans un angle de la pièce, nous voyons dans une vitrine des vêtements recueillis sur des momies de l'époque byzantine, de la fin du IVe siècle, qui furent trouvées là où existait l'ancienne Antinoë. Ces vêtements, chemises, robes, voiles, etc., sont d'une finesse et d'une conservation remarquables ; il y en a, de tissus spéciaux en lin et en laine fine, qui sont des objets d'un grand intérêt pour l'histoire des tissus et des costumes il y a 15 siècles.

La troisième salle contient la collection des moulages, nous y retrouvons toutes les grandes œuvres de l'antiquité grecque et romaine ; il y en a au moins 700, dont 400 sont de grandeur nature ou demi-nature. M. Benoit nous donne quelques explications nécessaires, tout en déplorant l'exiguité du local qui lui est attribué, car il a au moins 20.000 documents, soit des objets réels, soit des moulages, clichés et photographies. Ces dernières sont toutes au charbon ; il y en a une quinzaine qui mesurent un mètre, et des milliers de 40-50 et de 30-40, sortant toutes des maisons renommées pour la perfection artistique et l'habileté de la prise, principalement de Munich, de Berlin et de France. Cette collection suffirait à mettre en relief l'enseignement de l'Art et de son histoire à l'Université de Lille, mais ce qui mettra notre Université au-dessus de toutes, ce sera la collection d'Art septentrional, c'est-à-dire de la France du Nord, de la Belgique, de la Hollande, du Nord de l'Allemagne et de l'Angleterre, que l'éminent professeur est en train de former ; il a déjà réuni plusieurs milliers de photographies des plus importants chefs-d'œuvre des divers pays et il compte posséder toutes celles qui ont été faites.

Des amis de l'Art et de son haut enseignement ont déjà offert à M. Benoît des clichés en prêt d'objets d'art déterminés et avec fiches de situation et de provenance ; ils enrichissent la collection admirable réunie ici pour donner plus grande valeur à un enseignement remarquable.

Après une courte visite dans son cabinet où nous trouvons encore quelques moulages bien choisis, d'œuvres d'art de la région, nous remercions chaleu-

reusement M. Benoît du bienveillant accueil qu'il nous a réservé, à nous, plutôt simples curieux et profanes, mais en tous cas, pleins d'intérêt pour tout ce qui touche à la science et aux arts dans notre pays, où l'on tient en honneur le travail sous toutes ses formes.

Montant alors au premier étage, nous entrons dans la salle des cours de M. Jouguet que nous n'avons pas revu depuis notre visite de son laboratoire, après son retour d'Égypte où il avait accompli avec succès une mission de fouilles dans la province du Fayoum, sur la rive gauche du Nil de la Moyenne-Égypte.

Il a bien voulu accueillir notre demande de satisfaire notre curiosité et nous qui n'avons rien de commun avec les égyptologues nous entendons avec un grand intérêt sa communication. Il nous explique comment il se fait qu'on ne trouve de papyrus qu'en Égypte, parce que là seulement les conditions climatériques ont permis leur conservation et pourquoi et comment on en trouve en assez grande quantité dans la vallée du Nil, qu'un ensemble de phénomènes associés rétrécit constamment. Les alluvions que le fleuve apporte dans son débordement rehaussent peu à peu les endroits les plus bas du pays d'alentour, par ce fait même le courant, plus resserré et plus fort, creuse plus profondément le lit, ce qui lui pernet de conserver une plus grande quantité d'eau. Certaines parties, jadis inondées et fertiles, sont ainsi devenues sèches et stériles et les habitants ont abandonné leurs villages à mesure que la famine les en chassait ; les maisons, les nécropoles et tous les vestiges de l'homme ont été peu à peu recouverts par les sables du désert lybique ; ensevelis à l'abri de l'air et du soleil, ils ont été préservés de toute action destructive, aucune pluie ne tombant jamais. Le pays est ainsi parsemé de dunes et de monticules qui indiquent la probabilité d'un village ; les Arabes les appellent *kom*, persistance bien tenace de l'influence du grec κώμη, village. C'est là qu'il faut fouiller pour retrouver des antiquités, qui sont rares du reste, et des papiers abandonnés comme de nulle valeur, qui le sont moins. Ce sont, ou des baux et des contrats, ou des actes de conventions et des pièces diverses donnant une idée sérieuse de la civilisation et de l'administration publique pendant la prédominence grecque et pendant l'occupation romaine. D'autres sources intéressantes et riches sont les nécropoles ensevelies sous les sables ; on y retrouve dans les sarcophages, autour des momies, comme je l'expliquerai plus loin, des papyrus sur lesquels sont tracés de la correspondance, des pétitions, etc., et aussi des fragments d'œuvres littéraires et poétiques ; on a ainsi retrouvé des comédies de Ménandre (3ᵉ siècle avant J.-C.), dont on ne connaissait que les titres et des appréciations données par des auteurs latins, Térence et autres. Des fragments d'Euripide, d'Aristote et même de Sapho, des IVᵉ, Vᵉ et VIᵉ siècles avant J.-C., sont ainsi venus directement entre nos mains ; ce sont des connaissances précieuses acquises sur les hommes et les choses d'il y a plus de vingt siècles.

M. Jouguet, qui professe la littérature grecque à la Faculté, nous montre alors les papyrus ainsi recueillis ; beaucoup d'entre eux sont écrits en langue grecque, les autres sont dans la langue de Rome, quelques-uns seulement en égyptien. Il nous explique alors en nous montrant une de ces boîtes ornées de dessins coloriés que nous avons tous pu voir dans les musées et qui contiennent des momies, que ces coffres ou masques, comme on les appelle, sont recouverts de chaux ou de plâtre pour recevoir les décors variés selon la notoriété du mort, mais que les parois se composent de feuilles de papyrus collées les unes sur les autres pour former un épais carton et que ces papyrus sont des pièces d'archives de famille et même d'administration, considérées comme inutiles et aussi des feuillets de livres jugés sans valeur et bons pour cet emploi ; de même que, dans les siècles précédant le nôtre, on a chez nous sacrifié beaucoup de vieux parchemins pour la reliure des livres, etc.

Il y a 50 à 60 ans seulement qu'on a commencé la recherche des papyrus. ce n'est même que depuis Mariette Bey que l'on a fait pour cela des fouilles méthodiques. Les premiers papyrus ont pu d'abord être acquis à bas prix, mais ils coûtent maintenant fort cher, on en a vu être vendus jusqu'à 25 et 30.000 francs. La collection qu'on nous montre a de la valeur, mais elle n'appartient pas à l'Université, presque tous ces documents proviennent de la mission dont M. Jouguet a été chargé et il travaille toujours à déchiffrer le bavardage de ces reliques du passé qui ont pour la science un si haut intérêt.

Nous savons maintenant que les coffres de momies sont des trésors littéraires comme les papyrus des maisons enfouies sous les sables et qu'ils peuvent nous dévoiler les coutumes, l'administration, la vie publique ou intime et les connaissances répandues en Égypte il y a plus de 2.000 ans ; nous savons aussi pourquoi on trouve là et là seulement ces témoins des époques si lointaines.

Nous sommes très reconnaissants de la complaisance mise par M. Jouguet à nous instruire ainsi et nous le lui affirmons bien sincèrement en lui témoignant notre vive gratitude.

Nous passons alors dans le domaine de la Géographie, dont M. Ardaillon, notre éminent collègue du Comité d'Études, veut bien nous montrer les trésors avec l'affabilité qui le caractérise (1).

Nous connaissons sa science et c'est avec un intérêt captivant que nous l'entendons exposer sa méthode d'enseignement, en même temps qu'il nous montre, dans la grande salle d'étude, ses cartes à toutes les échelles, ses atlas, ses photographies, ses moulages, etc. ; il y a là une collection de 25 à 30.000 pièces. Son cabinet et la salle de cours n'ont rien de directemenent intéressant, sauf leur installation soigneusement étudiée et dotée de tous les

---

(1) Voir Bulletin d'Août 1901, p. 114.

perfectionnements possibles, ingénieusement recherchés par le distingué professeur.

M. Ardaillon nous indique comment il enseigne, tout d'abord, à lire les cartes, ce que l'on ne sait généralement pas faire en arrivant à ses cours ; puis il fait ressortir toutes les relations qui existent entre la géologie et la géographie ; le sous-sol par ses mouvements de plissement étant la cause de la configuration des reliefs de la surface, notant toutefois l'influence importante des intempéries, des phénomènes météorologiques si destructeurs, soit par l'eau, l'excès de chaleur ou la gelée, soit par l'air comme agent chimique et physique ; puis il nous fait comprendre combien la manière de vivre et l'état physique de l'homme dépendent de la composition et du relief du sol.

Il nous montre ensuite des atlas remarquables d'Angleterre, de Finlande, d'Amérique, etc.. indiquant par des cartes tout ce que l'on peut désirer connaître d'un pays, en géographie physique, politique, économique, sanitaire, etc. Nous voyons, en même temps, combien en Amérique les cartes faites par une seule administration qui centralise toutes les connaissances géographiques, sont éditées avec exactitude et à bon marché, les frais généraux étant proportionnellement moins grands. Il y a devant nous des cartes, semblables à celles dressées par une administration française et coûtant 1 fr. 50, vendues en Amérique 5 centimes par séries, ou 10 centimes isolées ; pendant que pour 1 fr. 25 on a tout un atlas-folio d'une région, avec un texte descriptif, avec toutes les cartes du sol, parfois même du sous-sol portant des courbes de niveau et avec toutes les indications économiques et météorologiques.

Parmi les cartes nous remarquons quelques feuilles de la nouvelle carte du Tell algérien ; elles sont superbes de facture et très lisibles en trois couleurs : constructions en rouge, eaux en bleu, courbes de niveau en bistre avec des ombres de même, routes et voies ferrées en noir ; l'aspect général est très flatteur en même temps que net.

Il y a là aussi quelques cartes anciennes, une bibliothèque d'ouvrages didactiques ; des plans schématiques en relief, servant de types pour l'enseignement et les démonstrations.

Nous voyons aussi avec grand intérêt une collection importante de roches servant à indiquer aux étudiants comment l'aspect en photographie d'une montagne peut suffire par le mode visible d'érosion, par la disposition des éléments et par la forme générale pour guider dans la recherche de détermination du genre de la roche dont elle est formée, d'où ressort une indication quant à la période de formation de cette roche et une certitude quant à l'ancienneté maxima du soulèvement. Un généreux donateur a offert à l'Institut les belles vitrines qui contiennent ces nombreux échantillons que les étudiants et surtout le professeur recueillent dans leurs voyages.

Nous pourrions prolonger encore notre visite, toujours avides d'écouter la savante parole du distingué professeur, mais nous ne voudrions pas recon-

naître par un abus, la bienveillance avec laquelle nous avons été accueillis. Notre séance à la Faculté des Lettres a duré trois heures ; nous ne pouvons le croire tant elles se sont vite écoulées ; il est vrai cependant qu'il nous avons appris une foule de choses intéressantes. Ceux d'entre nous qui sont venus indécis ne sont pas les moins émerveillés et disent avec conviction qu'aujourd'hui les absents ont eu tort. Je suis heureux de répéter cette parole, flatteuse pour ceux qui ont bien voulu faire pour nous des cours spéciaux avec tant de courtoisie.

En voyant le coûteux matériel d'enseignement nécessaire maintenant à une étude profitable de la géographie, et celui-ci est d'une valeur approximative de 50.000 fr., on se souvient avec mélancolie du médiocre atlas et du traité à longues nomenclatures, qui constituaient il y a 50 ans, même dans les plus hautes classes de l'enseignement secondaire, tout le bagage qui devait nous permettre d'être un jour déclarés forts en géographie. Horrible science d'alors et tristes résultats ! Nous venons d'apprendre la méthode et les moyens employés aujourd'hui pour faire connaître utilement un pays ; pour certains d'entre nous c'est tout une révélation qui les force à admettre que la science géographique s'est civilisée ; que jadis si barbare, si répulsive, elle est devenue aimable et qu'elle a même tout comme une autre des charmes attrayants qui passionnent quand on a noué avec elle des relations intimes. Et cependant, on peut mieux encore ; car notre savant cicerone nous confie, que si le budget de l'Université de Lille le permettait, il aurait des moulages de visages, des quatre grandes races humaines, et aussi des grandes photographies bien choisies de leurs divisions. Il aurait également des spécimens de la flore qui est inconnue dans nos pays, accompagnés de photographies pour indiquer le port et l'aspect des végétaux ; le tout disposé, non d'après le classement suivi dans les trois sciences naturelles, mais d'accord avec l'enseignement de la géographie physique, économique et ethnologique. Ce serait comme un développement matériel et plus tangible des cartes spéciales qui sont dans les atlas si complets dressés pour certains pays d'Europe et d'Amérique. Or, l'Université de Lille qui veut être à la tête du progrès, comme on l'est ici dans l'industrie, n'a, vu sa jeunesse, que des ressources qui ne sont pas bien d'accord avec les besoins que nécessite sa marche en avant et elle doit subir la loi qu'impose le budget, car elle n'est pas aux États-Unis où des archimillionnaires donnent des centaines de mille francs aux Universités. Il y a cependant aussi des bienfaiteurs dans notre région ; mais la bienveillance ignore certainement les besoins de la géographie, ils sont si contraires à l'opinion de tous, basée sur un souvenir de jeunesse solidement ancré.

Il y a en effet relativement peu d'années que l'on sait enseigner la vraie géographie, celle qui n'est plus une vaine science, celle qui explique les causes et en même temps indique par des déductions tout ce qui peut exister, dans son ressort, d'utile à l'homme, soit pour son existence matérielle, soit à propos de

sa vie de relations ; aussi, peu de personnes savent ce que c'est que l'Institut de géographie, j'ajouterai même que beaucoup trop de ceux qui l'ignorent ont le tort de ne pas chercher à le savoir.

Quant à nous, heureux d'avoir vu et entendu, nous remercions chaleureusement de son accueil le professeur M. Ardaillon qui, en nous sacrifiant avec tant de bienveillance, un peu de son temps si précieux, a fait naître en nous des idées nouvelles nous faisant comprendre la valeur didactique de l'Institut qu'il a su si brillamment installer à Lille et tout le fruit que l'on peut retirer d'un enseignement qui en dévoilant la science montre en même temps les moyens de l'utiliser. L'Institut de Géographie est une source de connaissances du plus haut intérêt pour le négoce et pour l'industrie, et les procédés d'étude actuels par l'observation et l'expérimentation ne permettent guère à l'erreur de tenir la place de la vérité. Cet Institut est donc un trésor pour notre région et notre rôle de Société vulgarisatrice est de le dire aux quatre vents ; nous le remplissons avec plaisir. Être utile à tous c'est contribuer à la prospérité de la France entière.

En nous retirant, nous voyons près de la porte une plaque de marbre où est gravé le nom de M. Félix Coquelle, gendre du si regretté Président de notre Société, M. Paul Crepy, et donateur des vitrines et casiers dont j'ai parlé plus haut, nous formulons le souhait bien sincère qu'un nouveau Mécène, apprenant par hasard, peut-être par cette modeste page, ce qu'est un Institut de Géographie et combien son installation est coûteuse, permette généreusement de compléter bientôt les collections de celui-ci, pour l'honneur du pays et le profit de ceux qui étudient. Tout sacrifice d'un pour tous est un acte de patriotisme.

Mars 1904.

E. CANTINEAU,
Archiviste de la Société,
Membre de la Commission des Excursions.

CONSTATATIONS GÉOLOGIQUES ET ARCHÉOLOGIQUES (1)

Faites au Mont de Cassel en Avril 1904.

Pendant un séjour à Cassel au commencement d'Avril j'ai eu la bonne fortune de pouvoir observer des travaux que je croyais devoir donner lieu, mais

(1) Ces constatations ont fait l'objet d'une communication au Comité d'Études dans sa séance du 5 Mai. Leur intérêt tout spécial a été apprécié de tous les auditeurs de notre savant Archiviste et nous engage à les insérer au Bulletin.

(*Note de la Rédaction*).

d'une manière toute passagère, à des constatations intéressantes. C'était la construction d'une nouvelle voie d'accès à la terrasse de la butte dite du *Castellum,* nécessitant une entaille importante dans le talus du côté Est de cette butte.

Après la démolition des masures occupant le coin de la rue Alexis Bafcop, dont je vais considérer le seuil comme base du monticule dont il est question, et comme le zéro des cotes données, apparurent des murs anciens et épais, tout en grès du pays, auxquels elles étaient adossées. En les démolissant pour les remplacer par un mur en rocaille dans le goût actuel, on mit à jour des sables jaunes très fins, parfois agglomérés par un ciment ferrugineux peu abondant et contenant, outre des paillettes brillantes de mica, un petit nombre de plaquettes de grès ferrugineux de quelques centimètres carrés seulement de surface sur deux ou trois millimètres d'épaisseur ; c'était du sable diestien, caractéristique du terrain pliocène ou étage supérieur de l'époque tertiaire. Ces sables recouvrent le plateau du Mont Cassel et ceux des principales collines de Flandre formées toutes de dépôts tertiaires dont elles indiquent l'épaisseur. Elles sont en effet les restes et repères de la grande plaine de sable qui s'étendait du Boulonnais à l'Ardenne et que les immenses cours d'eau de la période quaternaire ont presque entièrement enlevée.

La crainte d'éboulements fit procéder à la coupe de la tranchée et à la construction du mur par portions de quelques mètres, ce qui nécessita de ma part des observations presque journalières.

Après les sables fins, reconnus jusqu'à la cote 5 m. environ, je vis même le sable devenir plus gros, les plaquettes de grès plus abondantes avoir jusqu'à $0^{m},10$ de côté et $0^{m},01$ d'épaisseur et des silex roulés apparaître assez fréquents et patinés à fond, mesurant jusqu'à $0^{m},02$ de diamètre ; plus de mica, pas de fossiles ni de vestiges de l'homme.

Ce fut aussi du sable diestien en place, que je pus constater avec le même *facies* et à la même hauteur d'environ 7 m. de la base, à 5 ou 6 m. de là, sur le côté Sud du monticule, pendant la réparation d'un vieux mur de défense ou de soutènement qui a pu même jadis cumuler ces deux fonctions.

En suivant la coupe de la tranchée, je vis, vers 10 m. de haut les sables, les grès et les silex continuer à grossir, et les grès devenir tellement nombreux et gros (ayant jusqu'à $0^{m},50$ de long sur $0^{m},25$ de large) que le sable ne remplissait plus guère que les interstices. Je reconnus ces sables jusqu'au delà de 11 m. de haut. La tranchée, obliquant alors à gauche pour la courbe du chemin, ne recoupa plus que de la terre végétale à peu près exempte de décombres pendant 2 m. et contenant ensuite de nombreux vestiges de l'homme jusqu'à la surface du terrain, c'est-à-dire 2 m. encore, car la terrasse, au seuil supérieur du nouveau chemin est à 15 m. 68 de hauteur au-dessus du niveau du seuil inférieur et la longueur de la rampe est de 72 m., ce qui donne $0^{m},22$ de pente par mètre.

J'avais suivi avec grande attention la découverte de ces sables qui redevenaient invisibles, le lendemain de leur apparition, derrière un mur qui promet d'être séculaire, parce que bien des gens du pays croient que la butte est l'ouvrage de l'homme quoique l'hypothèse paraisse inadmissible. En effet, cette butte était un point stratégique déjà disputé par les Morins et les Ménapiens, quand Jules-César vint les mettre d'accord en les subjuguant tous les deux et en construisant les retranchements et peut-être ensuite la forteresse dont les ruines existent encore ; il y a tout lieu de croire que ces peuples ou même d'autres antérieurs n'avaient pas trouvé nécessaire de faire un semblable ouvrage. Mais maintenant, on a la preuve matérielle de l'origine naturelle de la butte en constatant qu'elle est un monticule de sable diestien d'au moins 11 à 12 m. plus haut que le plateau du Mont, et on en conclut qu'elle est un mamelon surélevé de la colline, ou même son vrai sommet, car elle en occupe à peu près la partie centrale : des constatations ultérieures pourront un jour permettre de déterminer les dimensions du sommet des sables.

Les conséquences géographiques de cette constatation d'intérêt géologique sont : 1° la conviction de l'inexactitude qui existe dans la mesure de l'altitude du Mont Cassel indiquée sur les cartes et dans les livres par des nombres très variables approchant de 157 m. qui est la cote notée sur la carte d'État-Major, tandis que je l'évalue à plus de 170 m. en y comprenant la butte négligée jusqu'aujourd'hui ; et 2° comme déduction de ce fait, l'augmentation proportionnelle du rayon de la circonférence représentant l'horizon géométrique dans le calcul de cette circonférence bornant la calotte sphérique visible. Le rayon visuel, à l'altitude 172 m., ne rencontre l'horizon où il touche la sphère terrestre comme tangente qu'à la distance de 46 kil. 800, ce qui, si on le prend comme rayon, donne une circonférence mesurant 294 kil. entourant la région que l'œil doit apercevoir à cette altitude ; mais les inégalités du sol diminuent ou augmentent l'éloignement des choses visibles. Cependant, l'horizon géométrique se confond à Cassel avec l'horizon visible dans la partie N.-E., pour un arc, d'environ 30°, tracé sur la mer du Nord elle-même ou sur la basse plaine maritime, c'est-à-dire à la cote zéro.

Comme conclusion, il est à désirer que l'altitude du Mont Cassel soit rectifiée, en comprenant dans sa mesure le mamelon jadis négligé. La Société de Géographie de Lille a qualité, il me semble, pour donner avis des constatations que j'ai décrites, à la direction du nivellement général de la France dans l'intérêt de la vérité.

Je pense devoir compléter cette note par quelques mots sur des observations archéologiques faites en même temps que les précédentes et desquelles on tire des déductions historiques intéressantes.

Au-dessus du sable, j'ai constaté une épaisseur de terre végétale d'environ 4 m., dont 1 m. 50 à 2 m. ne contenaient pas, ou bien peu, de vestiges de

l'homme ; mais les 2 m. supérieurs paraissaient avoir été très remaniés et on y a trouvé des monnaies romaines, quelques débris de tuiles romaines et de poteries des XVe et XVIe siècles, des grès, des briques, etc. à différentes hauteurs. Presque sur la crête du talus entamé, on a découvert des ruines d'anciennes murailles dont une partie est conservée. Dans celle qui a dû être démolie, j'ai reconnu que la fondation contenait, noyés dans du mortier grisâtre, et comme blocage, des fragments de grès du pays, des morceaux assez gros de mortier romain à tuiles concassées et des morceaux de mortier pur, fort blanc et aussi très dur ; ces divers matériaux indiquent que des restes de murailles romaines ont servi pendant le Moyen-Age à de nouvelles fortifications et que celles-ci démolies, les matériaux en ont été de nouveau employés vers le XVIe ou le XVIIe siècle à réparer ou à reconstruire les fortifications de la ville. Il n'y a donc pas lieu de songer à retrouver des restes de murailles romaines dans le côté Est de la butte du *Castellum*. Au contraire on a découvert dans le sol de la terrasse, un petit aqueduc destiné certainement à conduire hors des murs des eaux pluviales ou ménagères provenant de la Collégiale St-Pierre ou de ses dépendances ; le fond en est formé par une rangée de dalles usées en marbre blanc ayant 0^m,25 de côté, et les parois se composent de briques maçonnées, donnant au conduit une largeur de 0^m,17 sur 0^m,20 de hauteur, sans couverture ; aussi est-il rempli de terre. Il paraît dater de la fin du XVIIe siècle ; il est conservé et je l'ai repéré.

Je ne m'étendrai pas sur les considérations historiques qui peuvent se déduire de l'étude approfondie de ces restes d'âges bien différents ; j'ai seulement voulu donner connaissance de ces découvertes à ceux qu'elles intéressent et qui auront l'occasion de connaître cette communication.

Le Musée de Cassel contiendra dans une vitrine toutes les pièces et les échantillons à l'appui avec des notes nécessaires pour servir à des études comparatives lorsque d'autres circonstances les permettront, afin de contribuer à l'histoire de cette antique cité.

Avril 1904.

E. CANTINEAU,

Archiviste de la Société de Géographie,
Membre de la Commission historique et de la Société géologique du Nord.

LETTRE DE M. EUGÈNE GALLOIS,

Membre fondateur de la Société.

Notre fidèle et infatigable collègue nous donne de ses nouvelles, accompagnées de jolies descriptions de trois villes de Chine. Avant de les insérer nous extrayons un passage de sa lettre indiquant une modification à son itinéraire.

En mer de Hong-Kong à Changhaï, 25 Mars 1904.

. . . .

« Avec la guerre je vais être obligé de transformer très vraisemblablement « mon Tour d'Asie en Tour du Monde, car le Transsibérien n'existe plus « pour le commun des mortels. La poste ne passe même plus par là. Je vais « chercher à utiliser mon passage à Changhaï en visitant la vallée du Yang-« tsé-Kiang et la section de chemin de fer d'Hankéou à Pékin. J'irai aussi « en cette dernière ville et au delà vers la Mandchourie si je puis ; ensuite je « passerai au Japon, d'où je gagnerai l'Amérique ».

VERS L'EXTRÊME-ORIENT

Par EUGÈNE GALLOIS.

HONG-KONG. — CANTON. — MACAO

Quand on jette les yeux sur une carte de la côte Sud-Est asiatique, on ne peut manquer de remarquer qu'il est sur la côte chinoise un semis d'îles que l'on a plus ou moins groupées en archipels, lesquels ont nom Ladrones, Taïpong, Lema, et autres encore. Parmi elles il en est une qui les a dépassées toutes, Hong-Kong, l'île anglaise, dont on connaît l'exceptionnelle impor-

tance. Admirablement située à l'embouchure de la rivière de Canton, elle se distingue par la hauteur de ses sommets, car elle est toute montagneuse, ainsi que par la capricieuse découpure de ses côtes qui se développent sur une longueur de plus de cinquante kilomètres, offrant une série de golfes et baies plus ou moins profonds, précieux abris pour la navigation.

Telle apparaît tout d'abord l'île que les Anglais ont sû faire leur depuis plus d'un demi-siècle, prenant en elle, on peut dire, une des clefs des mers de Chine. D'un simple repaire de pirates ils ont fait une florissante colonie qu'ils arment encore d'une façon plus formidable tant ils la détiennent jalousement. Il est juste de reconnaître aussi qu'ils l'ont appropriée à leurs besoins et qu'ils ont sû la mener au point où elle est aujourd'hui. On pourrait de plus ajouter qu'elle est loin d'avoir dit son dernier mot.... Toujours est-il qu'ils ont utilisé tout ce que la nature avait mis à leur disposition, jetant les bases d'une cité qui aujourd'hui compte près de trois cent mille habitants, Chinois pour la presque totalité. Une administration prévoyante a sû aménager les reliefs du sol, au point de vue sanitaire et utilitaire, et c'est ainsi que toute l'eau tombant du ciel est précieusement recueillie en de vastes réservoirs maçonnés dont la propreté est sauvegardée autant que faire se peut. La ville s'est fondée sur une bande de terre en face d'une rade superbe, une des plus belles et des plus abritées du monde, sans conteste ; mais l'espace a bientôt fait défaut. Il a fallu grimper sur les flancs des coteaux, s'accrocher même à la montagne, et c'est ainsi que Victoria étage ses maisons. Puis cela n'a pas suffi, et alors on a songé à gagner du terrain en avant, à conquérir sur la mer ; on a créé ainsi en bordure tout un quartier, auquel un autre vient de s'ajouter nouvellement, les maisons s'élèvent serrées les unes contre les autres, blocs de maçonnerie divisés en compartiments, véritables ruches où s'installent magasins et bureaux, pour la commodité des affaires, mais non la récréation des yeux. Aussi se prend-on à regretter, et je ne crois pas être seul de mon avis, de ne pas voir de ci de là quelque hôtel, café ou restaurant, comme sur certains quais ou sur les principales artères de nos grands ports ou cités métropolitaines ou coloniales. Cela donnerait de la gaîté à ces quais animés sans doute le jour mais plutôt tristes et déserts la nuit et sur lesquels errent à ces heures quelques « pousse-pousse » ou sampaniers en quête de clients.

Malgré l'importance relative de certains monuments, plus imposants par leur masse que par leur valeur architecturale, il n'y a rien à en dire et seules les maisons de banque se distinguent par leur recherche et leur aménagement intérieur comme le hall, coiffé d'un dôme, du plus trafiquant de ces établissements. Il est naturellement des clubs, des loges maçonniques et des hôtels, plutôt chers en général. La Queen's Road semble la plus achalandée des principales voies et sous ses arcades est une suite de magasins aux étalages plus ou moins alléchants. Sur une place-square non loin de l'Hôtel de

Ville se dresse abritée une statue de celle qui a donné son nom à la cité « Victoria ». Il y a aussi des casernes, un hôpital, un arsenal, et une maison d'abri pour les marins. Et comme dans toute ville, anglaise surtout, qui se respecte, un joli jardin public tout garni de plantes rares offre des points de vue sur la rade et son encadrement. Tout proche le palais du gouverneur s'entoure d'un verdoyant jardin. Enfin c'est un échafaudage clairsemé de villas, cottages, égrénés le long des pentes ; certains mêmes sont allés se jucher jusque sur les cols et les pics, dont plusieurs sont occupés par des hôtels où l'on goûte le calme loin de la ville souvent cachée par la fumée ou noyée dans le brouillard. Quelques-uns sont même perchés comme des nids d'aigle et de là-haut le regard embrasse un horizon superbe de terres accidentées que la mer immense découpe capricieusement, tandis qu'à vos pieds semble se blottir la ville au bord de cette belle rade sillonnée de bateaux de tous genres, véritables jouets d'enfant, de ces hauteurs de cinq à six cents mètres. Il est là de tous les modèles, depuis le plus rudimentaire sampan, la jonque aux voiles de natte, jusqu'au navire du plus fort tonnage ou au vaste paquebot moderne, sans parler de ces puissants mastodontes, véritables monstres marins, qui semblent endormis mais se réveilleraient au besoin pour vomir le fer et le feu.... La jouissance des quais est laissée aux péniches, aux sampans et aux chaloupes à vapeur, ainsi qu'aux bateaux de rivière à superstructures élevées qui assurent les services de Canton et Macao. Parmi ces derniers se remarquent deux jolis types battant pavillon français, le « P. Beau » et le « C. Hardouin », enfants de France, dont le noble rôle consiste surtout à porter haut les couleurs nationales. Quelques navires cependant peuvent procéder plus facilement à leurs opérations en accostant les appontements de Kowloon, cette presqu'île chinoise devenue succursale anglaise de Victoria, avec laquelle elle rivalisera peut-être un jour ; des docks et des ateliers s'y élèvent déjà et de la troupe y est installée.

Hong-Kong possède son champ de courses qu'on utilise aussi comme « play ground » ou terrain de jeux. A côté sont les cimetières, celui des Anglais surtout est entretenu avec grand soin. Le cimetière chinois est de l'autre côté de la ville sur cette délicieuse route en corniche qui conduit à Aberdeen, où sont des docks, en passant par le village maraîcher de Pokfulam qui se blottit dans la verdure au pied de la propriété des Missions étrangères. D'autres religieux ou religieuses élèvent garçons et filles et leur apprennent à aimer la France.

Le climat du pays, sans être parfait certes, emprunte à notre Tonkin ses brumes humides et sa chaleur, mais il y fait plus frais, froid même parfois au point qu'on doive y faire un peu de feu. La salubrité laisse quelquefois à désirer, ce qui ne devrait pas être vu qu'il est plutôt tempéré. La végétation de nos pays d'Europe s'y marie bien avec celle des régions exotiques et tout peut y venir à souhait. La situation est donc bonne à tous égards et il est

regrettable que nous n'ayons pas imité les Anglais en venant nous installer à leurs côtés alors qu'il en était temps.

*
* *

Distante de Hong-Kong de quatre-vingt et quelques milles marins, Canton est une immense cité dont le nom seul évoque l'idée de la Chine mystérieuse. Son pittoresque achevé est du reste bien connu. Pour s'y rendre, les bateaux ne manquent pas puisqu'on en compte une demi-douzaine, sans parler de maintes chaloupes chinoises à vapeur. Le parcours sur la rivière n'est pas sans attrait : on laisse derrière soi Victoria et la masse sombre des pitons de Hong-Kong pour se glisser entre des îles dans l'estuaire plus ou moins encombré de bancs de sable, voire même de « cailloux » comme disent les marins. Le rivière est au reste d'une navigation délicate, mais les pilotes chinois sont adroits et ils paraissent doués d'une faculté spéciale de vue, car ils se guident même dans la nuit la plus noire. Toujours est-il que l'entrée dans la rivière à proprement parler se trouve au lieu dit « La Bouche du Tigre », dénomination peu rassurante, et cependant les bords apparaissent verdoyants, des tertres dentelés par les arbres se dressent de droite et de gauche, et aux arrière-plans se silhouettent des chaînons de collines ou même de petites montagnes. Le fleuve se divise en plusieurs bras et c'est à la jonction de deux principaux que s'étend la ville sur la rive gauche, mais avant de l'atteindre il a fallu franchir par deux fois des barrières de pieux reliés entre eux, obstacle créé par les Chinois pour défendre les approches de leur ville, et se méfier de certaines jonques chargées de pierres et coulées par eux dans le même but, moyens de défense qui devaient disparaître mais ont subsisté comme on le voit, grâce à la force d'inertie des Chinois et peut-être au manque d'entente des nations intéressées à s'en débarrasser. On dépasse aussi un ancien arsenal, notre œuvre, et un vieux fort chinois, que remplacent des batteries rasantes d'aspect peu redoutable avec leurs épaulements en terre et bois.

De loin la ville se remarque non par ses hauts monuments, bien que quelques tours ou minarets se dressent et que la cathédrale catholique pointe ses deux flèches dans le ciel, mais par des constructions élevées ayant un faux air de donjons moyennageux, ce sont les dépôts des Monts de Piété, cette institution que nous devons à la Chine où elle est si florissante. On est arrivé, et dépassant la Douane avec sa tour d'observations en bois le bateau s'amarre à sa bouée ; tout proche de la concession sont les steamers français. Cette concession de terrain obtenue à la suite de la première guerre avec la Chine et dénommée Chamin consiste en une île oblongue, garnie de quai, plantée et ornée de jardins sur lesquels s'élèvent les consulats, quelques demeures de négociants, la Banque d'Indo-Chine, la Poste. Des grilles

ferment les deux ponts reliant l'île à la ville pour défendre les Européens de toute intrusion intempestive des Chinois.

Au delà dans une sorte de brume, due surtout aux fumées, s'étend la ville, close de vieux murs mais garnie de faubourgs aussi vastes qu'elle-même, véritable dédale de ruelles pour la plupart innommables, laissant parfois entre elles des espaces ruinés ou à demi-déserts : c'est que le feu accomplit souvent son œuvre dévastatrice, mais salutaire à la fois, ne s'arrêtant la plupart du temps que faute d'aliments.

Quittant le bord du fleuve, où vit toute une population, deux cent mille personnes peut-être, jetons-nous dans la ville, abandonnant le spectacle si curieux de la rivière où vont et viennent sampans de tous modèles depuis le plus modeste, sorte de sabot (avec sa cabine), jusqu'à de fausses gondoles, jonques aux voiles de natte, en piteux état bien souvent, autres jonques originales avec leur roue motrice à l'arrière, mise en mouvement par des coolies (il en est de ces bateaux qui appartiennent à la marine de guerre et sont armés de vieux petits canons....), ou encore chaloupes à vapeur, voire même steamers ou cargo-boats, car Canton est un véritable port. Enfin il convient de mentionner les chaloupes canonnières qui appuient la concession étrangère.

A peine entrés, ou plutôt portés en palanquin, car on ne saurait guère circuler autrement à Canton, les amateurs de pittoresque et de couleur locale ne se sentiront pas déçus à la vue de ces ruelles où l'on se coudoie, et parfois rudement, aux cris répétés de leurs porteurs cherchant à se frayer un passage, au risque d'occasionner des chutes ou de vous heurter aux mille enseignes pendant aux devantures, parfois richement décorées, des boutiques ou magasins qui se pressent innombrables, les uns à la suite des autres. Aux cris il faut ajouter le bruit des pétards qui éclatent à chaque instant dans la ville comme sur le fleuve, et parfois à vos côtés ou presque sous vos pieds.

La peinture de ce spectacle incohérent mais inoubliable que présente une telle promenade semble presque irréalisable. On voit défiler gens de toutes sortes et magasins des plus variés, où se tiennent marchands et artisans ; à côté d'échoppes sordides il est des boutiques toutes garnies, de bibelots précieux parfois : jades, laques, broderies, meubles curieux, objets d'art, sont bien faits pour tenter et on oublie les mauvaises odeurs et les ordures accumulées sur les bords de ces chemins mal dallés. Par endroits les gens tenant le même genre de commerce, ou exerçant le même métier, se sont groupés comme dans les bazars orientaux, et comme en ceux-ci on a tendu des toiles ou placé des nattes au-dessus des têtes. Et cependant des agents de police se remarquent de distance en distance, pour la forme sans doute.

Canton comporte un certain nombre de temples, pagodes, voir même mosquées, dont l'une est flanquée du plus ancien minaret de Chine, parait-il ; mais tous ces édifices sont d'intérêt secondaire, qu'ils portent des noms comme abri « de la Longévité », « des Fleurs », ou d'autres plus ou moins pompeux.

Ils consistent en sanctuaires, placés au fond de cours, et renferment plus ou moins d'idoles. L'un d'eux en comptait 500, plus ou moins dorées ou dédorées, et parmi ces statues il est une image, paraît-il, de Marco Polo.

En un coin de rempart s'élève aussi une sorte de forteresse à plusieurs étages, qui se remarque de loin.

Enfin ce qu'il ne faut pas oublier de signaler ce sont les louables efforts tentés pour répandre l'influence française dans ce coin de la Chine et pour maintenir et accroître même notre prestige. Une École, installée dans les jardins de l'ancienne légation, a été ouverte et est dirigée par les Frères Maristes. Elle compte environ 150 jeunes Chinois. Un Hôpital représente la France charitable. Il faut bien espérer que l'on récoltera quelques fruits de ces sacrifices.

*
* *

Dans le voisinage de Hong-Kong, à quelque soixante kilomètres se trouve une autre île intéressante, celle qui porte Macao, la vieille colonie portugaise, dernier vestige, dans ces parages, d'une puissance maritime disparue. De loin elle apparaît pittoresque de forme et dominée par un chaînon montagneux qui lui sert de fond de tableau. La courte et épaisse tour du phare se distingue. en approchant, avec son piédestal fortifié, et bientôt se montre la cité portugaise avec ses maisons aux couleurs claires et gaies ; un vieux fort aux murs sombres se dresse au-dessus, et à ses pieds la façade aux trous béants d'une église ruinée par un incendie attire les regards. Mais ce n'est pas à ce quai planté peu animé et sur lequel est située la Résidence du Gouverneur que le bateau accoste ; il faut passer derrière et entrer dans le port abrité où se balancent cependant de nombreuses jonques, devant la ville chinoise, qui compte déjà plus de 80.000 habitants. Devant soi et tranchant par sa verdure sur les fonds gris bleutés on remarquera un tertre occupé par des jardins en terrasse. Il évoque le souvenir du poète Camoëns relégué en ce coin d'exil et dont le buste surmontant quelques strophes gravées dans la pierre s'abrite sous une arcade naturelle formée de roches superposées.

Des églises, un séminaire, prouvent suffisamment qu'on se trouve en pays catholique, et l'oreille est agréablement frappée par des consonnances d'une langue qui se rapproche plus de la nôtre et évoque les souvenirs latins.

Dans les rues l'animation est grande du côté chinois sans être gênante et il est curieux de voir, circulant au milieu de ces gens de race jaune à la longue queue, des types divers de métis et de rares mais véritables Européens, ainsi que des soldats à l'uniforme de drap, le chapeau mou sur le coin de l'oreille. Comme à Hong-Kong, l'usage des animaux domestiques pour les transports est inconnu et tout se fait à bras d'homme. si bien que des coolies se mettent même dans les brancards.....

Macao enfin jouit, par sa situation, d'avantages spéciaux au point de vue climatologique et la chaleur à certaine saison y est tempérée par la brise du large. On y vit de plus à bon compte, aussi est-ce une station appréciée des étrangers qui y trouvent confort, repos et distraction, surtout pour les joueurs. Le Gouvernement français avait songé à un moment donné à y créer un Sanatorium, il avait même jeté son dévolu sur un hôtel fort bien situé, mais les autorités locales, poussées par l'Angleterre, se sont opposées à la réalisation de ce projet. On aurait pû au moins obtenir de la Chine la cession d'une de ces innombrables îles sur lesquelles l'Angleterre a encore sû faire main basse sans qu'il s'élevât la moindre protestation. C'est encore là un fait fort regrettable à constater.

EUGÈNE GALLOIS.

BIBLIOGRAPHIE

LES ROUTES D'ARLES, par ANDRÉ GODARD. Librairie académique Perrin, 1904. — *Don de M. X.*

« Comme Nîmes est le dur Latium, et Avignon l'Italie, Arles, c'est l'Hellas » ou plutôt, Arles, c'est une synthèse de toute l'antiquité méridionale : l'Orient, la Grèce, Rome, les Empereurs, les Conciles, le Royaume de Provence, les Cours d'amour, sans compter le Moyen-Age et la Renaissance avec leurs architectures spéciales, puis la vie actuelle, la lumière, le bruit, la couleur, la rutilance des spectacles en plein air, la beauté des types, le bariolage des couleurs, les tambourinades, le bacchisme des farandoles, l'enthousiasme des corridas, les pompes liturgiques, la poésie du félibrige, les grands gestes tragiques et oratoires, toute cette exaltation et cette ivresse de vivre particulière à notre race provençale ! C'est parce qu'il aimait tout cela que ce « barbare de la Gaule Celtique », comme l'auteur se dénomme lui-même injustement, c'est parce qu'il rêvait de terres plus chaudes et de plus beaux ciels que ce fils de la Maine sombre est venu réjouir ses yeux au « royal soleil » de l'antique Arelas. La magnificence chrétienne semble l'y avoir retenu plus encore que les splendeurs de l'art païen. Comme pour M. Maurice Barrès qu'il cite, et dont il partage à bien des égards l'enthousiasme lyrique, « rien n'est vulgaire » pour lui, dans cette cité de prédilection. Histoire, croyances, types et mœurs populaires, il y a noté ses impressions au jour le jour, en une série de courts chapitres — admirablement écrits d'ailleurs, — aussi variés, aussi pompeux, aussi rutilants, aussi désordonnés d'allure que le sujet même qu'il avait à traiter.

Ce n'est pas qu'il ne soit sorti souvent de la glorieuse cité pour vagabonder sur « les routes » qui l'avoisinent, — car il faut bien expliquer le titre du livre. Ces routes mènent fort loin, tantôt à Orange, Tarascon, Nîmes, tantôt même en Poitou ou dans la pieuse et mélancolique Bretagne, plus souvent encore entre ciel et

terre, dans le monde des souvenirs, des fantaisies et des rêves. Car l'auteur est un idéaliste incorrigible, à qui le moindre prétexte suffit pour ouvrir les ailes toutes grandes à son imagination. Aussi son livre se recommande-t-il surtout aux artistes, aux rêveurs, aux mystiques, aux intellectuels purs comme lui, et nullement aux simples curieux ou aux snobs qui méditent, comme c'est leur droit, une tournée de vacances au pays du soleil. A ceux-là, quelques pages de Joanne ou de Baedeker en apprendront beaucoup plus sur Arles et la Provence que la littérature un peu déconcertante de M. André Godard.

Andrew Carnegie. LA GRANDE-BRETAGNE JUGÉE PAR UN AMÉRICAIN. Traduit de l'anglais par ALBERT SAVINE. Paris, Dujarric, 1904.

On s'attend, en ouvrant les pages du livre, à y trouver quelque chose de franc et de rude, d'une façon excessive même, car les Yankees, ces grands enfants barbares, font facilement étalage, dans leurs appréciations des choses européennes, d'un sans-gêne qui touche à la brutalité. Le plaisir n'en est que plus grand de reconnaître qu'on s'était trompé en mal, et que les qualités l'emportent décidément, et de beaucoup, sur les défauts : encore un auteur sympathique sait-il rendre agréable jusqu'à ses défauts eux-mêmes ; c'est le cas du grand enfant barbare en question, et qui n'est autre que le célèbre milliardaire Carnegie, « roi de l'acier ».

Voilà un livre qui mérite de faire fortune, comme son auteur. Il faut dire que c'est une œuvre de jeunesse, écrite en 1883, publiée chez nous d'une façon tardive. Le style en est bizarre, original, à l'emporte-pièce, fourmillant d'idées et d'images insolites ; il ne plaira peut-être pas à tout le monde, mais c'est le sort de toute chose un peu neuve, avec l'incorrigible latinité que nous avons dans le sang. On n'y trouve même pas de séparation par chapitres, à peine quelquefois une date marginale indiquant que le livre a été écrit au jour le jour, « parmi les arbres » ; de là une liberté d'allures plus grande, et une sensation de touffu, d'illimité, comme les grands espaces verdoyants que décrit l'auteur. Car il n'a rien vu des villes. Il ne connaît que la campagne, anglaise ou écossaise, parcourue en *four in hand*, en compagnie de quelques joyeux invités, plus, sur le siège, le joueur de trompe obligatoire.

Aussi quelle sève, quel éclat, quel joyeux entrain, quelle absence de toute contention et de toute convention littéraire ! Et aussi quelle bienveillance vis-à-vis des choses et des gens, et quelle sensibilité à l'égard de la nature. Comme c'est peu le livre d'un roi de l'acier !

L'auteur oscille entre le genre bohème-joyeux et le genre lettré-sentimental. Il a mis dans ses notes beaucoup de fantaisie, d'anecdotes, de citations poétiques, de digressions humoristiques, à la Sterne. Il se souvient qu'il est highlander d'origine, en songeant avec attendrissement aux petites fleurs bleues d'Écosse. Et il n'a retenu qu'une chose de son court passage à Manchester, c'est qu'il y a mangé et bu de l'ale brassée sur place, sur des tables faites de planches, tout en chantant des refrains d'étudiant, — qu'il cite, — sur l'excellence de la bière !

La façon dont il « juge » toutes choses, est bien simple. Il y met du parti-pris optimiste : « Tout ce qui arrive, et aussi tout ce qui n'arrive pas, est charmant ». Un mauvais dîner, et même l'absence de tout dîner, s'appelle « une bonne plaisan-

terie ». Les routes anglaises sont pour lui un perpétuel sujet d'admiration. « Dire que d'un bout à l'autre de notre parcours, elles égalaient celles du Parc central de New-York, ce serait rester au-dessous de la vérité... Nous roulons sur elles comme les billes sur un billard. On glisse plutôt qu'on ne roule, on n'a jamais de cahots ; on pourrait écrire en voiture aussi bien que chez soi ». Quant aux auberges : « Je ne suppose pas qu'on puisse trouver en aucun autre pays des auberges aussi attrayantes que celles où nous nous arrêtâmes à chaque étape de ce voyage ». Les aubergistes sont d'un « soin scrupuleux » et « d'une honnêteté absolue ». — « Quand nous fûmes partis, ce fut un vrai déluge. Il ne fit que pleuvoir pendant tous les mois d'Août et de Septembre » (page 65), néanmoins il est porté à croire (page 66) « en tenant compte de la disposition qu'ont les insulaires à grogner, qu'on fait une part beaucoup trop grande à ce qu'on nomme le mauvais temps ». D'ailleurs, dès la page 15. la pluie en Angleterre « est bienvenue, attendu qu'il en faut pour faire pousser le blé ». Il avoue une « invincible répugnance » à l'égard des grandes villes. Repartons en bien vite, « nous aurons des filatures de coton, et des magasins et des usines sales et enfumées, autant et plus que nous en voudrons, chez nous ». Mais on ne retrouve pas ailleurs, « les grandioses jeux de lumière et d'ombre. les vallons embaumés, les prairies emperlées, et les mille beautés surprenantes qui font de l'Angleterre l'Angleterre ». Bref, l'Angleterre serait pour lui le premier pays du monde, s'il n'y avait pas de l'autre côté de l'océan « La Grande République », avec New-York « capitale de l'Univers ! »

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

Convention Franco-Anglaise du 8 Avril 1904. — Dans notre Bulletin d'Avril dernier nous avons, sous la rubrique : Bulletin mensuel colonial, reproduit les dispositions principales de la convention Franco-Anglaise du 8 Avril 1904, qui devra être soumise dans le délai de huit mois à la ratification des Parlements de la France et de la Grande-Bretagne. Nous croyons utile de revenir aujourd'hui sur quelques-unes des dispositions de cette convention de façon à en faire mieux connaître l'importance.

Disons tout d'abord que l'impression générale produite par cette convention est bonne. En ce qui concerne les nouvelles délimitations en Gambie et entre le Niger et le Tchad, on n'a pu, faute d'informations précises, que jeter des bases sur lesquelles les frontières définitives des possessions françaises et anglaises seront établies. Mais ces bases sont suffisantes pour que nous ayons dès aujourd'hui la certitude d'avoir : en Sénégambie, un accès sur la partie du fleuve Gambie où

pénètrent les navires de haute mer, de sorte que nos territoires de la vallée de ce fleuve auront un débouché maritime, et de plus entre le Niger et le Tchad un nouveau tracé de frontière, d'une importance considérable pour nous, à cause de la possibilité où nous sommes dorénavant d'établir des communications plus faciles entre Say et le lac Tchad.

Quant à ce dernier, la convention assure à la France une communication en eau libre en toute saison entre ses possessions du Nord-Ouest et du Sud-Est du lac.

On sait que dans la Guinée française l'Angleterre nous cède les îles de Los, situées à sept kilomètres de Konakry, et qui commandent l'entrée de ce port. C'est là pour nous un des meilleurs résultats de la nouvelle convention. L'avenir de Konakry offre ainsi toute certitude et son développement, le nouveau chemin de fer de pénétration aidant, est absolument assuré, car la capitale de la Guinée n'a plus à craindre les batteries anglaises de l'île Factory.

Il est donc permis de dire que la cession des îles de Los, comme aussi l'abandon de toute prétention anglaise au Maroc, puisque l'Angleterre s'engage à ne mettre aucun obstacle à notre pénétration pacifique, sont de nature à modifier le jugement que l'on pourrait peut-être porter sur la question de Terre-Neuve, si elle avait été tranchée isolément.

Le French-Shore d'une étendue de cent quatre-vingts kilomètres était absolument prohibé aux étrangers, seuls les pêcheurs français pouvaient l'utiliser pour les établissements à terre de séchage, de manipulation ou autres que la pêche peut entraîner, et aussi pour la recherche de l'appât, de la boëtte, ainsi qu'on l'appelle. Quant à la pêche à la morue, contrairement à l'opinion courante, elle ne se fait plus depuis de nombreuses années déjà le long du French-Shore, où ce poisson ne vient plus, mais bien sur le banc de Terre-Neuve.

La convention du 8 Avril rend aux Terre-Neuviens la libre disposition du French-Shore, par suite de l'abandon que nous faisons de nos droits sur ces côtes, c'est-à-dire le droit de préparation et de séchage du poisson à terre. Mais les maisons françaises qui ont des établissements sur le French-Shore recevront une juste indemnité qui sera déterminée par une commission d'officiers de la marine française et anglaise.

Aucune entrave n'est apportée à l'industrie française de la pêche à Terre-Neuve, et, pour trancher une question depuis longtemps en litige, il est entendu que le homard est bien un poisson, que nous pouvons pêcher sur toute la côte du French-Shore concurremment avec les habitants.

Enfin nos pêcheurs auront le droit de s'approvisionner de boëtte sur tout le littoral, c'est l'abolition du Bait-bill qui interdisait aux Terre-Neuviens la vente de l'appât à nos pêcheurs.

La convention du 8 Avril dernier comporte, comme il convenait pour trancher les questions pendantes, des concessions réciproques. Nous venons de constater l'abandon que nous faisons de nos droits sur la côte du French-Shore. Mais il est juste de constater, comme nous l'avons déjà dit, que de grandes compensations nous sont accordées en Guinée et au Maroc.

En ce qui concerne la question du Maroc, l'entente de l'Angleterre avec la France donne au traité une importance de premier ordre. On a pu dire avec raison que l'admission par l'Angleterre des prétentions de la France à asseoir son influence dans ce pays est une reconnaissance de sa politique coloniale dans le Nord-Ouest, en même temps qu'un acquiescement formel à cette politique.

Et si l'on veut savoir comment cette politique est jugée en Angleterre, il suffit

de lire les considérations suivantes que vient d'émettre le correspondant londonien du *Manchester Guardian* sur l'œuvre de la France colonisatrice en Afrique :

« Pour tous ceux qui connaissent les colonies françaises pour les avoir visitées, l'entente qui vient d'être conclue entre l'Angleterre et la France a un intérêt particulier. Il m'advint, il y a quelques années, de voyager en Algérie et en Tunisie, non seulement dans la région avoisinant les villes de la côte, mais aussi dans l'intérieur, à travers le Sahara septentrional et les dunes de sable désolées du Souf. L'œuvre accomplie par les Français dans cette contrée attire la sympathie de tous ceux qui en ont été témoins. Il y a exactement cinquante ans que la France brisa la puissance de Ben-Djellal à la bataille de Meggarine et reçut la soumission de la région de l'oued Rir (Sahara septentrional). A cette époque, les incursions constantes des tribus nomades, qui détruisaient les puits, rendirent stériles nombre d'oasis. Les villages étaient abandonnés, le sable envahissait progressivement les terrains cultivés et le désert reprenait visiblement son empire.

« Les Français creusèrent leur premier puits en 1856. Depuis cette époque, la population de cette région a plus que doublé et des puits artésiens qui ont été forés donnant de l'eau en abondance, la valeur des oasis a presque décuplé. La science ne fit jamais œuvre plus féconde que les ingénieurs français qui ressuscitèrent les oasis sahariennes. La vie dans le désert est une lutte perpétuelle — lutte dont le but est de préserver contre l'invasion insidieuse du sable ces petites îles de fertilité lentement et péniblement conquise. Il n'est pas exagéré de dire que l'invention des puits artésiens et la façon dont elle a été appliquée par les Français ont déjà amené le Sahara algérien et tunisien à un degré de prospérité qui n'a pas de précédents dans l'histoire.

« L'Afrique du Nord-Ouest est à la France ce que l'Afrique australe est à l'Angleterre. Du Sénégal à l'Occident, du Congo au Midi, de l'Algérie et de la Tunisie au Nord, la France a résolûment et simultanément reculé ses frontières au cours des vingt dernières années. Son action a été si rapide et si bien menée que, barrant aux autres nations les parties de territoire le long de la côte de Guinée, étant maintenant maîtresse du Maroc dans le Nord, la totalité de cette énorme protubérance nord-occidentale de l'Afrique est dès à présent entre ses mains. Par le sang des siens qu'elle y a répandu, par l'argent qu'elle y a dépensé, par les travaux durables de ses explorateurs, de ses pionniers, de ses colons, par l'esprit de suite qu'elle a montré dans la poursuite du but à atteindre, la France est pleinement justifiée à réclamer de l'Angleterre qu'elle reconnaisse la grandeur de son œuvre ».

R. T.

EUROPE.

Mort de l'explorateur Stanley. — Le 10 Mai une dépêche de Londres nous apprenait la mort de sir Henry M. Stanley. Une pleurésie, maladie dont il avait déjà souffert auparavant, avait mis fin aux jours de l'explorateur.

Il faut dans un recueil géographique comme le nôtre rendre hommage à cette figure illustre dans les annales africaines. Nous retraçons rapidement les traits principaux de sa vie, en les empruntant à diverses publications.

Stanley, était né à Denbigh, en Angleterre, en 1840, et s'appelait de son vrai nom Rowland. Orphelin dès l'âge de trois ou quatre ans, il s'était embarqué à 14 ans pour la Nouvelle-Orléans, où il fut adopté par un négociant nommé Stanley.

En 1861, il s'enrôla dans l'armée confédérée, fut fait prisonnier au cours de la guerre de Sécession, puis servit dans la marine des États-Unis. Il ne tarda pas à quitter cette carrière militaire improvisée pour devenir correspondant de journaux, en Abyssinie, en Turquie, en Espagne, se faisant remarquer partout par son audace, son ingéniosité et sa précision.

En 1871, le bruit courait de la mort du grand voyageur le Docteur Livingstone, dont on n'avait plus de nouvelles précises depuis trois ans. Deux expéditions, parties l'une d'Angleterre, l'autre des États-Unis, furent envoyées à sa recherche. A la tête de la seconde, dont M. James Gordon Bennett, propriétaire du journal américain le *New-York Herald*, avait fait les frais à lui seul, fut placé M. Henry Stanley, l'un des rédacteurs du journal. L'expédition gagna Zanzibar, où elle s'aboucha avec le consul anglais, et, pénétrant dans l'intérieur du continent africain, parcourut, au prix de fatigues inouies et au milieu de périls sans cesse renaissants, la vaste région baignée par le Zambèze, où le Docteur Livingstone avait laissé ses dernières traces. La caravane s'achemina, le drapeau américain en tête, à travers des pays inconnus dont aucun de ses membres ne savait la langue, et eut à souffrir non seulement de la faim, de la soif, des fièvres, mais encore de l'hostilité des indigènes. A Mamyena, il fallut livrer un combat sérieux ; les Arabes que M. H. Stanley avait amenés de Zanzibar lâchèrent pied honteusement ; quatre Américains perdirent la vie dans la lutte.

Enfin l'expédition rencontra par hasard le Docteur Livingstone sur la rive orientale du lac Tanganyika, dans le village d'Ujiji, où il était depuis quelques mois en proie au plus extrême dénûment et dangereusement malade. H. Stanley était arrivé de nuit, a-t-il raconté, dans un village situé sur la rive orientale de Tanganyika. C'était à la fin de Novembre 1871. Il fit tirer quelques coups de feu pour éveiller les indigènes ; l'un d'eux aussitôt le salua d'un *Good morning, sir,* en excellent anglais ; c'était un domestique de Livingstone. Il courut avertir son maître qu'une caravane conduite par un blanc le demandait et, peu de temps après, M. Stanley se trouvait en présence de celui que les natifs désignaient sous le nom d'Homme blanc. Le récit de cette rencontre presque miraculeuse fut d'abord accueilli en Europe avec une certaine incrédulité. En même temps que Stanley en donnait connaissance aux autorités anglaises de Bombay et au *New-York Herald*, il faisait parvenir cinq lettres du Docteur Livingstone, relatant les péripéties des dernières explorations du voyageur.

Sir Henry Rawlinson, Président de la Société royale de Géographie de Londres, traita l'expédition de M. H. Stanley de « vaste et immoral *humbug* (tromperie) », imaginé par les Américains pour se donner de l'importance, et déclara que les lettres de Livingstone avaient été fabriquées par de mauvais plaisants ; que la fausseté en était de toute évidence. A la Société de Géographie de Berlin, M. Kiepert soutint la même opinion en termes encore plus tranchants. Or, les lettres étaient parfaitement authentiques, et la rencontre de H. Stanley avec Livingstone, si fortuite qu'elle eût été, était non moins incontestable. Les deux éminents géographes durent baisser la tête. Depuis, le Docteur Livingstone adressa plusieurs lettres amicales à M. J. G. Bennett, directeur du *New-York Herald*, qui avait fourni les sommes considérables nécessaires à l'expédition et auquel il se considérait comme redevable de la vie.

L'expédition avait atteint le but désiré ; elle laissait à Livingstone des vivres, des instruments, 1,000 liv. st. et renouait par une série de postes qu'elle avait établis les communications de l'explorateur avec la côte. Stanley revint à Zanzibar et de là passa en Europe où il fut accueilli, à Londres et à Paris, par de chaleureuses ovations.

A la suite de ces premiers succès, le *New-York Herald* et le *Daily Telegraph* résolurent de faire les frais d'une seconde expédition à la tête de laquelle serait encore placé M. H. Stanley, et destinée à poursuivre les travaux d'exploration des sources du Nil sur les traces de Speke, de Grant et de Livingstone.

La mort de ce dernier, arrivée en Avril 1874, donna un nouvel élan à ces recherches. M. H. Stanley partit de Zanzibar le 19 Octobre 1874, à la tête d'une caravane composée d'environ 390 indigènes et d'un petit nombre d'Américains, et reprit la route qu'il avait précédemment parcourue. Au mois de Décembre suivant, il atteignit le district de Mponapona, dans le pays d'Usagain, puis Mgongo-Tembo, et les dernières nouvelles parvenues en Europe à la fin d'Octobre 1875 relataient la reconnaissance opérée d'un lac immense, le Victoria-Nyanza.

De Mponapona à Mgongo l'expédition avait déjà perdu 120 hommes, dont 2 Européens, morts de fatigues ou tués par des indigènes ; elle en perdit encore 26 de Mgongo au lac Victoria.

Cette première partie du voyage accomplie, pour une fraction sur les traces de Speke, de Burton et de Grant, pour l'autre dans les régions restées jusqu'alors inconnues, a eu pour la science géographique des résultats importants.

Arrivé en 1875 sur le bord du lac Victoria-Nyanza, il en fit le tour en cinquante-huit jours avec son bateau le *Lady Alice*, releva 855 kilomètres de côtes, et reconnut son principal affluent méridional, le Chunayon, qui est considéré comme la source extrême du Nil. Lorsqu'il eut achevé son voyage de circumnavigation, Stanley prit terre dans le pays d'Ouganda, où il fut bien accueilli par le roi M'tesa et où il trouva un Français, M. Linant-Bey de Bellefonds. De là, il rejoignit à Kadjchyi les hommes qui l'avaient accompagné dans son expédition. M'tesa lui ayant offert une petite armée pour l'escorter, il s'empressa d'accepter et partit pour le Louta-Nzidjé, en traversant l'Oungouro. Sur sa route, il trouva un massif de montagnes, où il constata l'existence d'une race blanche.

L'hostilité des indigènes qui habitaient sur les bords du Louta-Nzidjé l'empêcha d'explorer ce lac. En conséquence il retourna vers le lac Victoria, explora la rivière Kadjéra et gagna les rives du Tanganyika en Mai 1876. Il fit le tour de ce lac en cinquante et un jours, releva toutes ses parties, remonta le Loukouga, constata sur les bords du lac d'abondantes mines de cuivre et trouva des populations qui s'adonnaient à l'agriculture et au commerce des esclaves et de l'ivoire. Stanley était malade des fatigues qu'il venait d'essuyer, lorsqu'il rejoignit son corps expéditionnaire à Ujiji. Comme une épidémie sévissait dans le pays, il le quitta aussitôt avec ses hommes, passa sur la rive occidentale du Tanganyika et, après avoir traversé un pays habité par des anthropophages, il parvint à Nyangwé, où se fait un énorme trafic d'asclaves.

Peu après, il quitta cette localité pour se diriger vers l'Ouest, en traversant une région jusque-là inexplorée de l'Afrique équatoriale. Suivant le cours du Loualaba ou Zaïré, il constata que ce fleuve se dirige d'abord au Nord-Est et qu'il n'existe point de lac Sankorra comme on l'avait affirmé à Cameron. En descendant le fleuve, tantôt avec des bateaux, tantôt sur la rive, lorsqu'il rencontrait des cataractes, il dut livrer des combats presque incessants aux tribus qu'il traversait.

« Stanley, dit M. Malo, continua à descendre le Loualaba, à travers mille périls, évitant autant que possible tout contact avec les indigènes. Il fallait bien atterrir cependant, de temps à autre, pour se procurer des vivres ; c'étaient alors des combats acharnés avec les peuplades féroces qui habitent ces parages. De Myangwé à l'embouchure du Zaïré, il n'en livra pas moins de 31 ! La navigation elle-même n'était pas sans danger ; il fallait éviter les nombreux rochers qui sèment le cours du fleuve, tourner les cataractes qui barrent son lit, descendre les rapides qui

l'obstruent. Ce fut en traversant l'un d'eux, le 3 Juin 1877, que Stanley eut la douleur de voir son brave compagnon anglais, M. Francis Pocock, et 15 auxiliaires indigènes entraînés par le courant ; peu de jours après, il n'échappait lui-même que par un véritable miracle à un péril semblable ».

Enfin le 14 Août 1877, il débarquait à Kabinda, petit port situé à l'embouchure du Congo. Il avait traversé le continent africain dans toute sa largeur, de l'Est à l'Ouest en deux ans et neuf mois. Il avait pu constater que l'Afrique équatoriale regorge de richesses naturelles, que le Congo ou Zaïré est le même cours d'eau que le Loualaba et qu'il est la grande voie par laquelle la civilisation pourra pénétrer dans ces régions. Stanley se rendit de Kabinda à Saint-Paul de Loanda, chef-lieu des établissements portugais de la Guinée. De là, il gagna le Sud de l'Afrique sur un navire anglais et revint en Europe par Aden et l'Égypte. Au mois de Janvier 1878 il débarqua à Marseille, puis se rendit à Paris. La Société de Géographie fit à l'illustre voyageur le plus brillant accueil et lui décerna sa grande Médaille. Le Gouvernement français lui conféra la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Mais l'explorateur n'arrêta pas là ses travaux. De 1879 à 1882, il explorait le bassin du Congo. La Société géographique écossaise ayant organisé en 1887 une expédition au secours d'Émin-Pacha, ce fut Stanley qui la dirigea et la mena à bonne fin. Revenu en Angleterre, Stanley s'y maria en 1890. Depuis 1895, il siégeait à la Chambre des communes. En 1899, il fut créé grand-croix de l'ordre du Bain, ce qui lui donnait droit au titre de sir.

Les fatigues de ces voyages avaient ébranlé sa robuste constitution et depuis plusieurs années sa santé laissait beaucoup à désirer.

AFRIQUE.

Le voyage du gouverneur-général Roume. — On sait que M. Roume, gouverneur-général de l'Afrique occidentale, a quitté Conakry le 28 Janvier pour se rendre à Gorée, où se trouve établie provisoirement sa résidence. M. Pierre Mille, du *Temps*, adresse à son journal le récit d'un entretien qu'il a eu avec M. Roume et qui résume les vues du gouverneur-général de l'Afrique occidentale.

Nous nous empressons de reproduire cette interview :

« J'ai interrogé M. Roume sur les résultats du voyage qu'il vient d'accomplir.

Ces résultats, a répondu M. Roume, vous avez pu les constater comme moi. C'est d'abord l'étonnante rapidité du voyage. De Saint-Louis à Kayes en bateau à vapeur ; puis, de Kayes à Bammako en chemin de fer d'abord, en charrette à mules ensuite : de Bammako à Tombouctou, puis de Tombouctou à Dienné et San sur le Bani en chaland ; de San à Ségou ensuite à cheval ; de Ségou à Kouroussa encore en chaland ; enfin de Kouroussa à Conakry à cheval et en hamac, puis en chemin de fer, c'est plus de 4,300 kilomètres que nous avons parcourus du 24 Novembre au 26 Janvier, suivant scrupuleusement notre programme, j'allais dire notre horaire : car nous sommes arrivés à Tombouctou le 19 Décembre, au jour et à l'heure fixés.

Certes, on a fait partout les plus grands efforts pour hâter la marche du gouverneur-général et vous avez été par contre-coup un « touriste » privilégié. Un autre eût mis plus de temps. Mais nous connaissons ainsi le maximum de vitesse qu'on

peut atteindre avec les moyens da transport actuels, et j'ai vu ce qu'il était indispensable de faire pour accélérer ceux-ci.

De plus, vous avez pu constater par vous-même la parfaite sécurité qui règne partout. Dans ce Soudan même, il y a bien peu d'années si bouleversé, nous avons couru les routes avec une escorte de douze spahis, sans même l'ombre d'une appréhension. A Tombouctou, dont la conquête est si récente, la paix est définitive et profonde. Maures et Touareg sont venus apporter l'hommage de leur soumission. Est-ce à dire qu'il n'y a plus rien à faire? Ce serait une erreur. Sur la rive droite du Sénégal les Maures continuent à enlever, pour les vendre comme esclaves, des femmes et des enfants : la politique et l'humanité nous obligent donc à opérer la pénétration prudente et progressive de la Mauritanie. Il en est de même pour la Côte d'Ivoire ; de même aussi pour les territoires occupés en Guinée par les tribus Sou-Sous. On a trop, dans cette dernière colonie, laissé faire et laissé aller. Il faudra désormais que l'administrateur ait une politique plus ferme et plus régulière. A cet égard, au contraire, le Soudan donne toute satisfaction. On y découvre une volonté suivie, des méthodes sages, et le personnel y est suffisant.

En somme, au point de vue militaire et politique, nulle inquiétude à garder. On se préoccupe seulement de créer de nouveaux régiments de tirailleurs qui resteraient groupés et seraient rapidement transportés d'un point à un autre. Ceux qui existent actuellement sont trop disséminés.

Reste à aménager nos domaines, à les mettre en valeur. Rien ne peut se faire sans moyens de communication rapides et perfectionnés. Barbares, les chalands actuels du Niger qui portent trois tonnes, font quatre kilomètres à l'heure et confisquent les bras de tout un peuple de rameurs. Barbare et inhumain, le transport actuel des marchandises à dos d'homme. Il faut terminer le réseau des chemins de fer; il faut lancer des vapeurs sur le Niger.

A cet égard, une heureuse surprise m'était réservée : le Niger peut être rendu navigable, de Koulikoro à Tombouctou et au delà, jusqu'aux rapides d'Ansongo, c'est-à-dire sur plus de 1,000 kilomètres, avec des travaux insignifiants. Nulle part il n'y a de roches. A Sansanding un petit barrage de sable disparaîtra facilement. Ailleurs, un service régulier de balisage suffira. Le lieutenant de vaisseau Le Blévec, dont vous connaissez l'activité et le sens pratique, et auquel un autre officier de marine a été adjoint, est chargé des études nécessaires, et il doit de plus étudier le type des vapeurs à tirant d'eau relativement faible, capables à la fois de porter des voyageurs et de remorquer des chalands, qui pourront circuler sur le fleuve la plus grande partie de l'année.

Quant aux chemins de fer, les ressources provenant de l'emprunt récent de 65 millions suffiront pour terminer celui de Kayes à Koulikoro, et pousser jusqu'à Timbo celui de la Guinée française. En présence du développement incessant de la prospérité de l'Afrique occidentale, il n'est pas téméraire de croire qu'on pourra dans quelques années, gager un nouvel emprunt sur des ressources nouvelles. Il sera facile alors de pousser le chemin de fer de la Guinée jusqu'à Kouroussa et de prolonger de Kayes à Tomboukoué, sur le Sénégal, la voie Kayes-Soulikoro. Cela sera assez de ce côté, si, comme il faut l'espérer, le Sénégal peut être rendu navigable. Dans le cas contraire, il faudrait envisager la construction d'un chemin de fer de Thiès à Kayes. Les 200 kilomètres, de Thiès à Kayes, traversant une région propice à la culture de l'arachide, auraient un transit qui rémunérerait la construction et l'exploitation.

Que transporteront ces chemins de fer? Le delta du Niger est incontestablement fertile. Il peut produire le riz et le coton en grandes quantités — à condition qu'il soit cultivé, et pour le moment cette région immense, dévastée par près d'un siècle

d'effroyables guerres, manque d'habitants. Dans les districts les plus peuplés on en trouve quatre au kilomètre carré. On espérait que le rétablissement de la tranquillité ferait rapidement croître cette population Par malheur, cet espoir se trouve en partie déçu. A Ségou seulement on signale une augmentation de 40 % en sept ou huit ans. Ailleurs, nul changement.

Les maladies contagieuses spéciales, soit qu'elles se transmettent héréditairement, soit qu'elles fassent obstacle aux naissances, sont une des causes de ce phénomène. Une autre, plus active encore, est la mortalité, surtout la mortalité infantile, par suite de variole. On luttera énergiquement contre ce fléau. La création d'un institut vaccinogène a été décidée. De plus, j'ai l'intention de doter chaque cercle d'un « médecin de colonisation », chargé de vacciner la population et de lui donner des conseils d'hygiène. La Faculté de médecine de Paris et celles des grands ports fourniront sans doute un personnel de jeunes docteurs, qui se procureraient ainsi la somme nécessaire à leur établissement en France.

Quant aux écoles, elles doivent être pratiques avant tout et enseigner aux jeunes indigènes des notions de français courant. Des annexes professionnelles fonctionnent déjà dans quelques-unes et, parmi les instituteurs qui sont récemment arrivés, certains accomplissent leur tâche avec un dévouement et une intelligence remarquables.

Pour les produits du sol susceptibles d'exportation, il faut d'abord en dresser l'inventaire raisonné, multiplier les agents de culture et les Jardins d'essai. C'est ainsi qu'à Conakry même, l'agent de culture, M. Teysonnier, a fait la preuve que la culture de la banane pouvait être entreprise sur une grande échelle et que son exportation en Europe donnerait d'importants bénéfices. Mais il semble qu'au Soudan ce soit sur le karité, le coton et le caoutchouc que doivent se porter tous les efforts.

Le karité, ou arbre à beurre, donne une baie oléagineuse dont Sierra-Leone exporte déjà de grandes quantités à Liverpool. Il se trouve à l'état sauvage et abondamment dans tout le Soudan, et son latex est peut-être analogue à celui de la gutta ; mais sur ce dernier point, il convient de faire des réserves.

Le coton : je suis tout à fait décidé à faire tout au monde pour que les grands efforts tentés actuellement aboutissent. On doit d'abord, semble-t-il, sélectionner et améliorer les sortes de coton indigène, tout en continuant les essais avec des variétés étrangères ; mais l'administration doit être mise à même de distribuer elle-même celles-ci, de façon à ne pas causer des hybridations funestes. Il faut aussi répartir entre les différents cercles des machines à égrener et à presser. Enfin, je suis tout à fait convaincu que seul l'indigène, sur ses propres terres, peut faire réussir cette culture, et que toute concession dans ce but à des Européens donnerait des résultats politiques et économiques à redouter. D'ailleurs, il faut mettre le public en garde contre les enthousiastes qui ont baptisé le Soudan « une goule africaine » et y voudraient faire venir des colons. Il n'y a de place au Soudan que pour des commerçants, des agents de culture et des contremaîtres.

Même dans les centres de négoce et d'administration, l'existence des Européens aura quelque chose d'inquiétant et de précaire, tant qu'ils ne seront pas garantis contre le fléau du paludisme et de la fièvre jaune. La guerre au moustique, véhicule de ces maladies tropicales, doit être entreprise immédiatement, et avec une méthode vigoureuse. C'est une affaire de réglementation et de grands travaux d'assainissement, mais aussi de prédication et de propagande. Il faut que tout le monde croie, comme un article de foi, que le moustique est l'auteur du mal, et l'eau croupissante le milieu indispensable pour la génération du moustique. Je suis résolu à me donner tout entier à cette œuvre ».

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL

Du 1er Janvier au 30 Avril 1904 le commerce de la FRANCE avec l'étranger s'est élevé à 3,068,301,000 fr., contre 3,074,133,000 fr. pendant la période correspondante de 1903, ce qui donne, pour l'année courante, une diminution de près de six millions de francs. Mais il importe d'ajouter que la différence entre la valeur des importations et celle des exportations, qui était de 274,753,000 fr. pour les quatre premiers mois de 1903, est tombée, pour le même laps de temps en 1904, à 173,825,000 fr. : il s'en suit que le solde débiteur de la France vis-à-vis de l'étranger est de plus de cent millions de francs au-dessous de celui de l'année dernière.

Les importations, durant les quatre premiers mois de 1904, ont donné 1,621,063,000 fr., en diminution de 53,380,000 fr. sur 1903. C'est principalement l'entrée des matières premières nécessaires à l'industrie qui a décru : les statistiques accusent une moins-value de plus de 87 millions de francs, tandis que les objets d'alimentation sont en augmentation de 16,844,000 fr. et les produits manufacturés en augmentation de 16,885,000 fr. — Les indications données par ce chapitre des importations sont peu favorables, puisqu'elles révèlent, d'une part, une consommation plus réduite de matières premières, ce qui dénote peu d'activité industrielle, et d'autre part, un prélèvement plus fort à l'étranger de produits alimentaires et d'objets manufacturés.

Au chapitre des exportations, 1,447,238,000 fr., on constate des majorations sur presque tous les articles : 10 millions de francs sur les objets d'alimentation ; 21 millions sur les matières nécessaires à l'industrie ; 8 millions sur les objets fabriqués et 8,379,000 fr. sur les colis-postaux ; toutefois, ces deux articles réunis représentant 16,401,000 fr., n'arrivent pas à compenser la plus-value citée plus haut sur l'entrée des produits manufacturés étrangers.

J PETIT-LEDUC.

EUROPE.

Les grands ports de l'Europe Septentrionale. — Si l'on publie volontiers en Allemagne tout ce qui a rapport au succès du travail ou de l'habileté germaniques, on tient aussi à faire connaître les dangers qu'il faut combattre pour conserver la première place et les noms et les forces des concurrents contre lesquels il est nécessaire de lutter.

La Chambre de Commerce de Hambourg, en constatant récemment les augmentations considérables du trafic de ce port, reconnaissait que les progrès d'Anvers étaient plus rapides.

Il ne paraît pas inutile de comparer les raisons de l'essor des deux grands ports allemands de Hambourg et de Brême et des deux concurrents qui sont Anvers et Rotterdam.

Il peut être dit de suite, en ce qui concerne Anvers, que ce port sert d'attache à un nombre relativement faible de navires, qu'il est utilisé plus comme escale que comme terminus, et que par suite il est amené à compter deux fois les navires qui ne font que toucher.

Le tableau suivant met en regard les résultats des dernières années pour les grands ports de la mer du Nord :

	Hambourg.	Brême.	Rotterdam.	Anvers.
	—	—	—	—
	Milliers de tonnes.			
1895	6.255	2.183	4.177	5.322
1896	6.445	2.011	4.851	5.785
1897	6.708	2.259	5.409	6.315
1898	7.355	2.464	5.715	6.452
1899	7.768	2.406	6.323	6.872
1900	8.041	2 494	6.326	7.720
1901	8.383	2.717	6.382	7.432
1902	8.689	2.984	5.546	8.425
1903	9.156	3.180	7 626	9.131

La continuité des progrès établis par ces chiffres est remarquable : seuls, Brême en 1896 et 1899, Anvers en 1901, et cela à la suite de l'élan extraordinaire de l'année précédente, ont présenté de faibles diminutions : à part ces exceptions, les quatre ports rivaux augmentent avec une rapidité constante, Brême restant en arrière à une assez grande distance.

Les progrès de Rotterdam et d'Anvers sont dus en grande partie au développement immense de l'industrie en Westphalie et dans la province du Rhin. Mais nul en Allemagne ne songe, pour favoriser les ports allemands, à apporter des entraves à la navigation du Rhin, dont Rotterdam profite directement, et les travaux des ports fluviaux à Mannheim et à Strasbourg ont fait de cette voie navigable la première de l'Europe. Anvers ne peut lutter contre cette situation privilégiée de Rotterdam, et la position géographique de la province hollandaise du Limbourg a seule empêché la Prusse et la Belgique de réunir Anvers au Rhin au moyen d'un canal passant par Crefeld : les Pays-Bas, pour favoriser Rotterdam, ont refusé leur adhésion à ce projet.

On fait observer dans la presse commerciale allemande que les deux ports hollandais et belge ont progressé plus rapidement que les ports allemands ; si Hambourg tient la tête, son avance diminue d'année en année ; Brême ne possède qu'un médiocre réseau fluvial, qui nuit à son développement, et dans l'ensemble Hambourg et Brême ne fournissaient en 1902 qu'un total de 11,673,000 tonnes contre les 14,971,000 tonnes de Rotterdam et d'Anvers.

Il est certain que les chemins de fer allemands se sont efforcés de contribuer au progrès des ports allemands par des tarifs spéciaux qui ont été signalés à diverses reprises au département. Grâce à eux, tout le coton destiné à l'Allemagne occidentale et à la Suisse passe par Brême, qui en 1902 en a reçu plus de 1,800,000 balles. Sans les tarifs différentiels, non seulement le port de Brême n'aurait pas obtenu ce quasi-monopole de l'importation des cotons, mais les chemins de fer allemands eux-mêmes auraient souffert du passage de cette denrée par Rotterdam ou Anvers : il est évident qu'il leur est plus avantageux d'acheminer vers Bâle des trains entiers de coton venant de Brême que s'ils avaient pour point de départ Mannheim ou Strasbourg.

Peut-être l'avantage que trouvent les chemins de fer à ces transports, le désir aussi de conserver à Brême une importance de premier ordre, expliquent en partie le manque d'enthousiasme manifesté à l'idée de développer le réseau des canaux allemands et de réunir le Rhin à l'Elbe par des voies navigables.

(*Dépêche coloniale*).

Dans une étude qui a paru dans la *Belgique Contemporaine*, M. Jan van Ryswyck, député et bourgmestre d'Anvers, examine en détail les développements du grand port belge et les indications qu'elle contient sont particulièrement intéressantes en raison des mouvements comparatifs qui précèdent.

« Le mouvement du port se traduisait, en 1897, par un tonnage de 6,315,920; en 1893, il se traduit par 9,131,831, soit une augmentation supérieure en six années au tonnage annuel de ports tels qu'Amsterdam, Brême, Dunkerque et le Havre. Ajoutons, dit M. Jan Van Ryswyck, que ce mouvement ascensionnel se poursuit avec un succès dont nul ne peut prévoir l'apogée et qui, en tous cas, confère à notre métropole une souveraineté continentale que sous peu elle exercera sans partage.

« Cette prospérité vaut, sans doute, qu'on en considère les éléments. Construits par l'État tantôt sur la rive, tantôt empiétant sur le fleuve, les quais de l'Escaut se développent sur une étendue de 3,500 mètres, qui n'ont pu suffire aux exigences du mouvement maritime. Deux nouveaux kilomètres de quais, d'une largeur de 244 mètres, viennent d'être appropriés vers le Sud, jusqu'en regard du village de Burg, si pittoresquement accroupi au bord du fleuve. L'État a dépensé quatre-vingt-un millions, chiffre rond, aux 3,500 mètres de quais, quinze millions aux 2,000 mètres subséquents.

« Le long des quais du fleuve, l'accostage se pratique directement. La profondeur moyenne est de 8 mètres à marée basse et de 12 m. 25 à marée haute. Six heures durant l'Escaut roule ses eaux dans un sens et six heures dans l'autre. A chaque marée il passe devant Anvers 70 millions de mètres cubes d'eau, qui représentent une différence d'étiage de 4 mètres et au delà.

« Merveilleusement abritée, la rade a une longueur de 400 mètres au jusant et de 450 mètres au flot.

« Ces quais et talus accostables se complètent par ceux des bassins dont le développement offre 11,901 mètres d'accostage au Nord, 1,680 mètres au Sud et 3,700 mètres aux nouvelles installations actuellement en voie d'exécution. Afin de suggérer une idée de leur champ d'évolution, notons qu'ils figurent une surface d'eau au Nord de 64 hect. 40, au Sud de 4 hectares et de 27 hect. 80 aux nouveaux bassins. La seconde accuse pour les anciens une profondeur de 22 pieds et de 29 pieds qui seront bientôt plus accessibles par une écluse nouvelle. Encore que les nouveaux quais de l'Escaut directement accostables permettent de réaliser une économie de temps que seconde d'ailleurs l'excellence de l'outillage, les bassins séduisent nombre d'armateurs par de sûrs avantages qui sont : l'abri contre le vent, le constant niveau des eaux qui ne participent pas du mouvement fluvial, la facilité de la surveillance au centre même du quartier maritime.

« Ces bassins ont été entièrement défrayés par la ville. Leur construction comme d'ailleurs tout l'outillage du port ont coûté 68 millions pour les bassins et 10 millions pour l'outillage. Le système de hangars couvre une étendue de 15 hect. 10 aux bassins du Nord, de 10 hect. 41 aux quais de l'Escaut et de 7 hect. 68 en cours de montage. Au droit de l'emplacement de chaque navire, une débandade de wagons improvise une gare de formation. Les allèges accostent du côté du fleuve,

transbordent leur cargaison, tandis que les grues vont cueillir les marchandises destinées à la mise en wagons : opération simultanée qui accélère le chargement. Ce travail s'exécute au moyen de 271 grues mobiles, montées sur rails, d'une capacité de levage de 1 1/2 à 2 tonnes. Trois grues fixes, d'une capacité de 40, 20 et 10 tonnes, et la *Grande Bigue*, appareil de 120 tonnes, pourvoient au chargement des pièces massives, telles que locomotives et canons. Ce puissant outillage se complète par le *Kolentip*, sorte de basculateur automatique, destiné à l'embarquement du charbon. Cet appareil peut lever jusqu'à 12 mètres de hauteur un wagon pesant, avec son chargement, jusqu'à 25 tonnes, wagon qu'on bascule ensuite de manière à en déverser le contenu dans les navires au moyen d'une coulisse. Joignez à cela les nouvelles installations pour pétroles, couvrant de vastes étendues de terrain dans les bas-fonds du polder de Hoboken, et auxquelles des canalisations souterraines amènent les huiles. Un appontement de 330 mètres de longueur en béton armé, sur piles fondues à l'air comprimé, sert d'accostage aux navires pétroliers.

« Enfin, l'on connaît les nombreuses voies navigables qui mettent cet outillage en communication avec les principaux centres industriels du pays et des contrées voisines ».

L'auteur passe en revue la clientèle commerciale qu'attire l'organisation de nos voies ferrées et montre les tenants et aboutissants du centre anversois. Il constate tous les sacrifices accomplis pour rendre Anvers le port le mieux outillé et le moins cher, et pour arriver à posséder la clientèle de 85 lignes régulières de navigation, dont l'une, la *Red star line*, utilise 10 bâtiments d'un tonnage approximatif de 75,000 tonnes.

« Les résultats acquis, dit-il, autorisent les plus grandes espérances, à condition toutefois que nous les dirigions, comme par le passé, dans le sens de leur perfection dernière ».

AFRIQUE.

Le commerce de l'Algérie. — Des renseignements statistiques que vient de publier la direction des Douanes de l'Algérie, il résulte que la valeur des importations s'est élevée, pendant le premier trimestre de 1904, à 77,910,000 fr., en augmentation de 5,409,000 fr. par rapport à la période correspondante de 1903.

Les exportations, par contre, n'ont atteint que 59,153,000 fr., en diminution de 4,901,000 fr. sur les résultats afférents aux trois premiers mois de 1903. Cette moins-value porte presque exclusivement sur les expéditions d'ovins et de céréales qui, particulièrement actives l'année dernière, n'ont encore donné lieu cette année, qu'à des transactions peu importantes.

AMÉRIQUE.

États-Unis. — L'année fiscale 1902-1903 a été pour les États-Unis celle où son commerce extérieur a atteint son plus grand développement, avec un chiffre total pour les importations et les exportations de 12,718,476,663 fr., en augmentation de 701,603,452 fr. sur le chiffre de l'année fiscale 1901 qui avait été la meilleure

jusqu'ici, et de 836,266,849 fr. sur l'année 1902. Ce n'est que depuis l'année 1900 avec 11,671,006,185 fr. d'importations et d'exportations que le chiffre de 10 milliards a été dépassé pour le commerce extérieur des États-Unis. Cette année-ci marque une autre époque dans l'histoire commerciale du pays : c'est la première fois que les importations aux États-Unis ont dépassé la marque des 5 milliards, avec 5 millards 331,740,032 fr. d'importations totales, en augmentation de 636,471,102 fr. sur l'année fiscale précédente.

C'est, du reste, cette augmentation considérable dans les importations qui rend l'année 1903 la plus importante pour le commerce extérieur des États-Unis, car si les exportations dépassent cette année-ci celles de l'année dernière de 199,795,845 fr., elles sont inférieures de 360,644,222 fr. aux exportations de l'année 1901. C'est surtout l'exportation des produits manufacturés qui a diminué ; on attribue cette rétrogradation à une augmentation de la consommation domestique, la production industrielle du pays n'ayant pas diminué, ce qui résulte, du reste, de l'étude des importations pour la consommation indigène. Celles-ci sont divisées en cinq grandes catégories :

1° Produits alimentaires et animaux ;
2° Matériaux bruts, destinés à la manufacture ;
3° Articles entièrement ou en partie manufacturés qui servent eux-mêmes de matériaux pour les manufactures ou les arts mécaniques ;
4° Articles manufacturés, prêts à être vendus ;
5° Articles d'usage facultatif et de luxe.

Les importations ainsi divisées sont en augmentation respectivement sur celles de l'année dernière de :

1° 36,451,225 francs ;
2° 286,864,019 —
3° 54,853,848 —
4° 92,815,320 —
5° 91,680,638 —

c'est-à-dire qu'il a été consommé aux États-Unis, en 1903, pour 562,665,050 fr. de produits importés de plus qu'en 1902.

On peut retenir, en passant, que les droits de douane perçus sur ces importations se montent au chiffre de 1,454,902,857 fr.

Si on étudie le taux d'importance relative de chacune de ces cinq catégories dans la consommation nationale, on trouve que les produits alimentaires et animaux forment 21,04 % des importations, en diminution constante sur les années précédentes, ayant fourni jusqu'à 43,33 % des importations en 1894 et, déjà seulement, 22,79 % en 1902. Les matériaux bruts ont fourni 38,06 % des importations pour la consommation, en augmentation constante sur les années précédentes (36,51 % en 1902 ; 19,89 % en 1894). Les articles utilisables dans l'industrie ne forment que les 9,64 % des importations et ont toujours joué un rôle assez modeste. Les articles entièrement manufacturés fournissent 16,79 %, en diminution peu sensible sur les deux années précédentes. Enfin, les articles de luxe ou d'usage facultatif, parmi lesquels sont placés vins, liqueurs, soieries, gants, objets d'art, etc., qui intéressent surtout l'importation française ici donnent un taux d'augmentation lente mais continuelle. Ils fournissent cette année-ci 14,47 % des importations pour consommation domestique contre 14,24 ; 13,93 ; 12,51 les années précédentes.

En résumé, la prospérité de la nation ressort bien des statistiques. La diminution constante des importations de produits alimentaires montre qu'elle arrive de plus en plus à substituer, hélas ! ses imitations indigènes à nos conserves fines, nos fromages, etc. L'augmentation si forte dans ses importations de matières premières indique la croissance de ses industries, ces fameuses industries infantes : « baby industries » dont le tarif Mac-Kinley a fait des géants. Enfin, la richesse publique ressort du chiffre toujours croissant de la consommation des articles de luxe dont nous fournissons heureusement une bonne part. Il faut toutefois noter que l'année fiscale se termine, aux États-Unis, le 30 Juin et que les chiffres analysés plus haut n'embrassent par conséquent pas la période où les effets de la crise financière ont pu commencer à se faire sentir. Cette crise, jointe à la dépression que cause toujours aux États-Unis une élection présidentielle, se fera probablement sentir dans les statistiques de l'année prochaine et l'année fiscale 1903 peut être exposée à rester, pour quelque temps au moins, l'année « record » du commerce extérieur des États-Unis.

III. — Généralités.

Choses maritimes. — Un document parlementaire anglais contenant d'intéressantes statistiques sur les navires à flot et en construction des sept grandes puissances navales du monde a été publié récemment.

Les tableaux suivants résument les renseignements qu'il contient. Au point de vue du nombre seulement, les unités à flot ou en construction dans la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Russie, les États-Unis et le Japon s'établissent comme suit (au 31 Mars) :

Pays.	A flot.	En construction.	Total.
Grande-Bretagne	445	104	549
France	399	172	571
Allemagne	213	24	237
Italie	204	28	232
États-Unis	111	27	138
Russie	280	42	322
Japon	148	7	155

L'avantage du nombre serait à la France lorsque les bâtiments qu'elle construit seront lancés ; cependant, à l'heure actuelle, l'Angleterre a une cinquantaine de bâtiments de plus qu'elle et possède la flotte la plus considérable du monde. Il est plus que probable que, avant que la France ait achevé ses 172 bâtiments, l'Angleterre qui construit beaucoup plus vite qu'elle, aura pris une nouvelle avance.

D'ailleurs, si on examinait respectivement les totaux du tonnage, de l'artillerie et de la puissance motrice, l'aspect changerait complètement et sous tous ces rapports une supériorité considérable se montrerait en faveur de la marine anglaise.

Voyons comment se décomposent les unités du tableau ci-dessus :

Catégories.	G.-Bret.	France.	Russie.	Allemag.	Italie.	Ét.-Unis.	Japon.
			Unités a flot.				
Cuirassés de 1re classe...	49	20	16	14	13	11	6
» de 2e » ..	4	9	4	4	»	1	1
» de 3e » ..	2	1	1	12	3	»	»
Garde-côtes	1	14	14	11	»	11	2
Crois. c.	28	15	8	4	5	2	8
Crois. p. de 1re classe...	21	7	5	1	»	3	»
» de 2e » ...	49	16	3	8	5	15	12
» de 3e » ...	32	17	2	13	13	2	8
Crois. n. prot..........	8	1	3	20	1	7	9
Torp. de haute mer	32	16	9	2	14	»	1
Contre-torpilleurs.......	124	24	47	37	11	20	19
Torpilleurs............	87	233	167	86	138	31	82
Sous-marins	8	26	1	1	1	8	»
			Unités en construction.				
Cuirassés..............	12	6	9	8	6	13	2
Crois. c...............	17	9	»	3	1	11	»
Crois. p. de 1re classe...	»	»	»	»	»	»	»
» de 2e » ...	2	»	»	»	»	2	1
» de 3e » ...	8	»	2	7	»	»	»
Vedettes.............	8	»	»	»	»	»	»
Contre-torpilleurs.......	36	15	14	6	2	»	1
Torpilleurs............	4	94	»	»	14	1	3
Sous-marins	21	48	14	»	5	»	»

Suivant ce sommaire examen, si l'Angleterre occupe largement la première place, la seconde nous est encore réservée pour longtemps au point de vue général et, en ce qui concerne la défense des côtes, notre outillage en garde-côtes, torpilleurs et sous-marins est incontestablement rassurant.

Ce qui nous blesse le plus douloureusement dans les choses de la mer, c'est l'amoindrissement relatif de notre marine de commerce. Notre richesse n'est pas seule à en souffrir, notre puissance navale militaire en ressentira nécessairement le contre-coup.

Nous ne saurions agir trop vigoureusement ni trop promptement pour nous relever de ce côté, et il est bien à souhaiter que l'esprit public en prenne alarme et se réveille.

C'est de quoi s'occupe la « *Ligue maritime française* ». Aussi faudrait-il qu'elle fût soutenue par tous, non pas seulement par les habitants des ports, mais principalement par les populations de l'intérieur qui forment la masse prépondérante, le réservoir de l'énergie nationale et, au fond, sont intéressés à la prospérité de notre commerce maritime tout autant que les navigateurs eux-mêmes.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

Le Secrétaire-Général,
A. MERCHIER.

Le Secrétaire-Général adjoint,
Raymond THÉRY.

Lille Imp. L. Danel

GRANDES CONFERENCES DE LILLE

LA COTE ORIENTALE D'AFRIQUE

LE DELTA DU ROUFIDJI. LE CAP DELGADO. LES ILES KERIMBA. MOZAMBIQUE. LES ILES BAZAROUTO. BEIRA.

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le **Jeudi 7 Janvier 1904**,

Par S.-A. EICHARD,
Voyageur-Naturaliste, Chargé de Missions.

De Juillet à Décembre 1902, j'ai exploré la zone littorale qui s'étend depuis le 6° jusqu'au 22° de parallèle Sud, pour la prospection des bancs perliers qui s'étendent depuis l'île de Zanzibar jusqu'au cap Saint-Sébastien.

Après deux semaines de séjour à Zanzibar, pour la préparation de mon voyage, j'eus la bonne fortune de frêter une goëlette en acier, de nationalité allemande, qui venait de terminer une croisière commerciale dans les parages de la côte allemande.

Ses caractéristiques nautiques étaient 69 tonneaux nets, 23 mètres de longueur, 4 m. 80 de largeur et 1 m. de tirant d'eau.

Son nom était « Kenda », ce substantif de la langue swakili, veut exprimer le chiffre neuf; près de Dar-es-Salaam il y a une petite île madréporique qui porte ce nom.

Nous étions quinze à bord, l'auteur de ce travail, s'occupant des recherches biologiques, le capitaine C. Schultz, l'interprète Weissmann, six matelots, un cuisinier, cinq porteurs, tous indigènes, deux chiens de chasse venaient compléter notre groupement.

Huit jours après notre départ de Zanzibar, avec des fortunes diverses de beau et mauvais temps, nous reconnaissions un des bras septentrionaux du delta formé par le Roufidji à Simba Uranga.

Celle-ci et l'embouchure de Kikunya plus au Sud, sont celles usitées pour remonter ce fleuve, étant dépourvues de barres en cet endroit, tous les bras de ce delta sont reliés par une série de petits canaux serpentant au milieu des palétuviers, ce qui permet aux pirogues de se rendre dans les villages, sans passer les barres. Ces (cañons) creusés dans l'argile par l'érosion des eaux, hauts de quelques mètres seulement, sont les lieux de refuge habituel des hippopotames, qui se rencontrent abondamment et auxquels les indigènes donnent le nom de kibokos.

Simba Uranga est sur la rive Ouest de l'embouchure principale, c'est un pauvre village, composé de huttes rectangulaires en pisé.

En canot nous avons remonté la branche maîtresse de ce delta, appelé Suninga, les rivages du fleuve ravinés par le courant sont d'argile vaseuse.

Des deux côtés de la berge, une masse compacte de palétuviers et d'essences tropicales cache la vue de l'horizon.

Des bécassines s'y rencontrent en abondance, cherchant, dans ces terrains boueux, une nourriture composée de vers et de larves.

La faune ornithologique est du reste variée dans ces parages, flamands, canards sauvages, hérons, qui fournissent des aigrettes recherchées dans le commerce, sont abondants, de nombreuses variétés de crabes se plaisent dans ces régions basses. Les singes colobus et les cercopithèques, ces derniers se nourrissant exclusivement de fruits, peuplent les rivages.

A 7 milles de l'embouchure, nous jetons l'ancre à Salala.

Cette région est peuplée de Swahili, qui se rencontrent sur toute la côte du Zanguebar, c'est-à-dire de l'Est africain anglais jusqu'au cap Delgado, limite septentrionale du Mozambique.

Nous assistons dans cette localité à une cérémonie nuptiale, dont la partie la plus intéressante est un *goma arusi*. Celui-ci consiste dans l'assemblée de tout le village dans une case dépourvue de murs et de toiture, n'en subsistant seulement que les montants de bois qui en forment la structure.

Cette cérémonie est le prétexte de réjouissances d'un caractère tumultueux.

Sur un tambour dénommé goma, fabriqué dans un tronc d'arbre,

dont la partie antérieure seule est creusée, recouverte d'une peau de fauve.

Cet instrument qui est de grande dimension est posé sur le sol, la femme qui tape dessus, se place à califourchon, la musique continuera ainsi jusqu'à une heure avancée de la nuit, au milieu des feux de bivouac, des cris et des danses.

Les Swahilis du sexe masculin sont généralement bien découplés, et la physionomie offre un caractère de régularité, que l'on ne rencontre que dans le Soudan, leurs vêtements fort simples, consistent en une pièce de coton blanc, terminée par un liseré de couleur, qu'ils s'enroulent autour des reins qui tombe à mi-jambe, ce léger costume s'appelle kaniki.

Les plus fortunés ont au-dessus une immense chemise qui tombe sur les talons, c'est la chouka, le chef est habituellement recouvert d'une chechia mais plus souvent d'une calotte de cotonnade.

Les femmes Swahili offrent des caractères ethnographiques plus intéressants.

Elles sont jolies, les types offrant des exemplaires de régularité des traits et d'esthétique corporelle ne sont pas rares à rencontrer.

La chevelure crépue est enduite d'huile de coco, soigneusement démêlée avec un instrument de bois, de dimensions et de forme bizarres, ne rappelant que vaguement notre peigne, ce morceau de bois de 25 à 30 centimètres de longueur, est incrusté d'arabesques, les deux tiers de la longueur formant une partie du peigne, dont les dents sont longues et finement pointées, l'autre tiers se compose également de dents, mais naturellement plus petites et moins pointues, cette partie du peigne faisant l'office de démêloir. Après, la séparation des cheveux est faite en petites lanières tressées parallèles les unes aux autres qui partent du frontal pour aboutir à la base du crâne.

Les oreilles et les ailes du nez, sont les seules parties de la face qui offrent le siège de mutilations. Trois trous sont la moyenne courante, mais il n'est pas rare de trouver des femmes dont le pavillon est percé jusqu'en cinq endroits, disposés les uns à côté des autres.

La mutilation est pratiquée de la manière suivante : un petit trou est ménagé au moyen d'un instrument, on y introduit immédiatement après, une feuille soigneusement enroulée, par sa structure celle-ci tend à reprendre son état primitif de planéité et a pour but d'agrandir l'alvéole, on continue avec des feuilles plus grandes, jusqu'à ce que l'on obtienne le diamètre désiré, on y place ensuite une feuille de

papier large de quelques milimètres et préalablement enroulée soigneusement, comme les serpentins, sur ce petit disque obtenu est fixé un morceau de clinquant. Il arrive fréquemment que ces alvéoles pratiquées, à force de vouloir être agrandies finissent par être déchirées, et les tissus devenant de plus en plus détendus, ne peuvent désormais contenir ces ornements ; dans ces conditions le lobe de l'oreille pend d'une façon lamentable.

Les femmes Swahili recherchent comme ornements au lieu de papier, des coquillages gastéropodes, dont on utilise le spire, après l'avoir soigneusement arrondi. On en rencontre sur la côte dans les environs de Lamu, île située près de Mombaza, mais leur extrême rareté tend à transformer les habitudes de ces élégantes.

La mutilation du nez est copiée des Hindous, qui introduisent un clou doré à la partie supérieure de l'aile.

Le vêtement féminin est composé de deux pagnes ou kangas, un de ceux-ci passe sous les aisselles, étant fortement tendu sur les seins, pour obtenir l'aplatissement progressif de ces organes. L'autre pagne est artistiquement drapé sur les épaules et quelquefois même recouvre la tête suivant les modifications de température.

Avant de doubler le cap Delgado, notre dernière escale a été la baie de Kiloa (Kilwa des Allemands), celle-ci est vaste, la mer y est continuellement agitée ; la ville de Kiloa est élevée en amphithéâtre dans la partie occidentale de la baie.

Les rues, très larges, sont d'une propreté méticuleuse. Les avenues principales sont plantées d'essences tropicales ; l'agglomération où vivent les noirs représente les neuf dixièmes de la superficie totale, chaque case est matriculée, cette méthode est usitée dans les principaux centres de l'Afrique orientale allemande, pour faciliter la tâche du fisc.

Plus au Sud, la rivière Rovuma sert de limite à la colonie allemande et à la colonie portugaise du Mozambique, cette rivière a été explorée par le Docteur Livingstone, à l'aide d'embarcations sur une longueur de 150 milles.

Le mouillage et le débarquement à l'embouchure de cette rivière offrent continuellement de grands dangers, la surveillance active de cette zone est presque impossible, aussi les négriers mettent-ils à profit ces difficultés pour pénétrer dans cette voie fluviale, où ils recrutent, avec facilité, les éléments pour leur honteux trafic de chair humaine.

Le 25 Septembre, après 17 jours de navigation lente, mais accomplie sans incidents, pendant lesquels nous avons couvert environ 350 milles depuis Zanzibar, nous arrivions en vue du cap Delgado ou Ras Kongo. Ce cap est bas, vu du Nord il ressemble à une île, un phare est érigé sur le cap Delgado ; c'est une tour de bois de 20 mètres de hauteur, peinte en noir, le feu blanc fixe qui la surmonte est visible à 10 milles au large.

Dans les parages de ce cap, le régime marin est influencé par les deux branches du courant équatorial, qui se séparent dans son voisinage, entre les parallèles de 10° et 11° Sud, au plus fort de la mousson de N.-E. le point de séparation atteint sa limite la plus septentrionale et *vice-versâ.*

Nous arrivions après avoir reconnu ce point important, sur le champ principal du voyage, le groupe des îles Querimba.

En venant du Nord, l'île Tekomaji est la première, sa longueur est de 2 milles, sa largeur de 1 mille, l'élévation en est médiocre, tout en étant légèrement ondulée dans une direction N -O — S. E.

La partie occidentale de Tekomaji est constituée de sable coquiller, reposant sur le récif, la partie orientale est complètement dépourvue de plages sablonneuses, les récifs qui constituent la partie inférieure de cet îlot, laissant émerger complètement leurs roches coralligènes, produites par l'activité ininterrompue des madrépores.

Ces roches sont le refuge habituel de pholades, lamellibranches perforants qui s'appliquent superficiellement sur celles-ci, produisent au bout d'un laps de temps des cavités énormes.

Les deux tiers de l'île, couverts d'une végétation monotone de palétuviers, présentent une agglomération. où la prospection est difficile, les seules espèces végétales qui se plaisent sur ces îlots sont représentées par des palétuviers (*rhizophora*), casnarinas (*casuarina equisetifolia*), espèce végétale dont le port ressemble à celui de gigantesques prêles arborescents, des baobabs (*adansonia digitata*).

La pauvreté de la faune provient du manque d'eau, à part quelques rares insectes, il n'y a aucune trace de mammifères, sur les plages on rencontre des crabes en abondance.

Néanmoins la pointe Nord-Ouest de Tekomaji est remarquable par un habitat considérable de frégates (*atagen minor*), qui remplissent sans discontinuer l'espace de leurs cris plaintifs, sur le sable, des quantités énormes d'œufs de couleur blanc-verdâtre, maculés de noir, attendent les rayons solaires pour éclore.

La côte Nord de la baie de Tunghi a une élévation de 25 à 50 mètres en différents endroits, la constitution de la zone littorale est rocheuse, depuis le village Kiouya ou Tunghi jusqu'au cap Delgado ; la partie Sud de la baie est plate et basse, constituée uniquement de plateaux sablonneux et de canaux. Dans l'Ouest court une chaîne boisée.

Tunghi ou Palma est un village de peu d'importance enfoui dans la verdure, au milieu des cocotiers et des palmiers. La seule particularité est un vieux fort délabré, dont subsistent encore quelques murs écroulés envahis par une puissante végétation.

La langue swahili se parle couramment ici, quoique l'élément ethnographique soit différent, les hommes portent à peu de chose près le même costume que sur la côte du Zanguebar, néanmoins hommes et femmes ont une préférence marquée pour les tissus de couleur indigo, les dessins bariolés ne se rencontrent pas, et les mutilations des oreilles fort appréciées chez les femmes swahili, ne se pratiquent pas dans cette région-ci.

Les Macundes habitent la région qui s'étend depuis le littoral jusqu'aux premiers contreforts qui prennent naissance à l'Ouest. Au delà vivent des populations au tempérament belliqueux, les Macouas, qui sont continuellement en guerre avec les autorités portugaises et les Macundes. Ceux-ci sont de mœurs essentiellement pacifiques.

Mto Mangani ou Palma est bâtie sur la rive Ouest de la rivière qui porte le même nom.

Le sol est sablonneux et les cultures y sont peu développées, la marche pédestre est difficile dans ces régions, on y supplée pour les Européens, au moyen d'un hamac suspendu à une tige de bambou très longue et très résistante, cet appareil est porté par deux indigènes, il se nomme machile, il ressemble vaguement à la filanzane malgache, avec la différence que dans l'appareil usité au Mozambique, le voyageur est allongé.

Les *Machileros*, nom donné aux indigènes qui portent les voyageurs, sont susceptibles de fournir de longues étapes.

Les environs de Palma sont verdoyants, et si les indigènes voulaient s'en donner la peine, ils obtiendraient peut-être de bons résultats agricoles. Seul le cocotier est l'objet d'une culture qui demande peu de soins.

Non loin du rivage on rencontre des monticules formés par des dépôts de coquilles d'huîtres perlières, qui sont consommées par les indigènes, lorsque celles-ci n'ont encore atteint que quatre à cinq cen-

timètres de largeur au maximum. L'animal ainsi recueilli avant son état adulte est mis dans un grand récipient que l'on soumet à une cuisson prolongée.

Peut-être dans une époque encore lointaine, lorsque le faciès géologique de cette région aura interverti la stratigraphie actuelle, ces résidus culinaires attireront-ils l'attention d'un ethnographe, qui essaiera de tirer une déduction de ces dépôts, avec la similitude de ceux que l'on rencontre abondamment dans les régions septentrionales de l'Europe, qui sont dénommés « *kökelmöddings* », se rapportant à la présence de l'homme préhistorique dans les régions scandinaves.

Les îles Rongwi et Tekomaji reposent sur le même récif de corail.

L'île Rongwi est également de forme triangulaire, longue de 3 milles et large de 2 milles.

Devant sa pointe N.-O. se trouve l'îlot Kamesi, très boisé, dont la hauteur est d'environ 13 mètres et vis-à-vis de laquelle nous sommes à l'ancre.

Le Ras Afunji est caractérisé par une légère élévation couverte de végétation.

Dans la baie de Maiyapa, les hauts fonds sont riches en huîtres perlières et en jambonneaux (*pinna*).

Pour nous diriger vers l'île Keramimbi nous suivons une passe où la sonde accuse des profondeurs oscillant entre 1 m. 50 et 2 m. C'est la limite extrême où peut s'engager le « Kenda ».

Cette île n'a guère plus d'un mille de longueur, un demi-mille de largeur ; elle est très boisée et haute d'une douzaine de mètres.

Un récif de corail qui assèche à basse mer, s'avance à un mille et demi de ses bords Sud-Est. L'île Keramimbi est la seule du groupe des Kerimba qui offre un caractère grandiose par les érosions produites sur les récifs de coraux, quelques témoins épars de ci de là démontrent le phénomène de désagrégation continuelle des roches édifiées par les polypiers, que rien n'arrête dans leurs travaux, qui tendent à exhausser continuellement ces îles.

Wamizi est semi-circulaire, dans un arc parallèle à l'équateur elle est couverte de végétation et son altitude moyenne est de 30 mètres.

Depuis le cap Delgado, toutes les îles du groupe Kerimba sont inhabitables et inhabitées, néanmoins l'île Wamizi fait exception à cette règle.

Sur la côte septentrionale de cette île, vivent misérablement une centaine de Macundes, qui se livrent à la recherche des huîtres perlières,

le récif qui avoisine le littoral étant riche en méléagrines. Ces indigènes ignorent totalement la plonge. Pour recueillir ces intéressants bivalves, ils se bornent à ramasser, à marée basse, les huîtres qui sont rejetées sur les plages sablonneuses par la force des marées et des courants, mouvements qui occasionnent le fractionnement d'algues, sur lesquelles les huîtres sont généralement adhérentes.

Wamizi étant dépourvue d'eau, les pêcheurs doivent, pour se ravitailler de ce liquide essentiel, franchir en petits boutres une distance de 18 milles environ pour se rendre vers Mto Maiyapa où l'on peut en trouver.

Le plus important village de cette baie est Marongo, localité dissimulée par un épais rideau de palétuviers qui couvre un demi-mille.

Les branches principales s'enchevêtrent les unes dans les autres, et les racines adventives, qui naissent à mi-hauteur, maintiennent dans ces marais vaseux ces végétaux palustres. Des racines respiratoires, émergeant de la vase, contribuent à renouveler l'oxygène nécessaire à la vie végétale, ces terrains marécageux en étant presque dépourvus.

L'île Kifuki à l'Ouest et l'île Mtundo à l'Est, reposent sur le même récif, l'orientation est la même que l'île Wamizi, parallèlement à l'équateur, la face concave au Nord.

Vis-à-vis de Kifuki nous sommes ancrés dans des conditions défavorables, la goëlette tangue et roule continuellement, malgré le surcroit de chaînes ajoutées à l'ancre, nous sommes restés ainsi douze jours dans l'impossibilité de travailler, pendant les quatre derniers jours de cette fâcheuse situation, nous étions dépourvus d'eau. Quant à tenter de s'en ravitailler sur la côte il n'en fut même pas question, la mer houleuse et le vent qui souffle avec rage, ne nous permettaient d'envisager quand nous pourrions réaliser ce projet. Devant pareille situation qui menace de s'éterniser, nous procédons au partage de notre biscuit de munition et du soda avec l'équipage.

Le beau temps revint, et avec lui, une satisfaction sans bornes, faisant place à la tristesse et à la monotonie des jours qui s'écoulèrent si lentement.

A partir du Ras Niguro, pointe Nord de l'entrée de la rivière Mazimboa, une chaîne de collines boisées s'étend jusqu'au cap Delgado, s'écartant progressivement de plus en plus du rivage à mesure qu'elle se dirige vers le Nord ; nous ne tardons pas à en reconnaître la falaise d'argile rouge, qui sépare tous les autres points de cette région littorale, ce paysage paraît d'autant plus pittoresque que nous sommes

déjà habitués à voir sans interruption des régions basses d'une monotonie désespérante.

La crique de Mazimboa est située au fond de la baie de même nom, elle s'enfonce à environ quatre milles dans les terres, dans une direction N.-O. et aboutit à un marais de palétuviers.

Nous choisissons comme mouillage la rive septentrionale, dans une petite crique formant cul-de-sac, à un quart de mille, vis-à-vis de Mazimbwa (Mazimbua des Portugais).

Cette région n'est fréquentée que par des boutres, et nous sommes de la part des naturels l'objet de la curiosité la plus intense ; ils nous questionnent pour savoir à quelle nationalité appartient le bâtiment, ignorant les couleurs du pavillon allemand, et demandent si nous venons pour prendre possession de leur pays ; aussi leur désillusion est grande lorsqu'ils apprennent le but pacifique de notre présence.

Mtamba, est une petite localité qui se trouve sur la rive occidentale de la rivière Mazimbwa, c'est le lieu de résidence d'un poste militaire.

A cinq kilomètres de Mtamba nous avons la possibilité, dans une région très accidentée, de trouver de l'eau, mais seulement après avoir creusé des puits, ceux exploités par les naturels étant effondrés ou d'une saleté repoussante ; le sol argileux après avoir été creusé jusqu'à 7 et 8 mètres de profondeur, laisse suinter un liquide épais et brun, qu'il faut décanter, c'est une infâme eau marécageuse, que l'on ne peut recueillir que par petites quantités à l'aide d'une noix de coco.

Naguère Mtamba était un point important de la côte pour le drainage des produits de l'intérieur, ivoire, copal, caoutchouc, etc.

Depuis deux ans c'est la décadence, Mtamba comptait un millier d'indigènes, il en reste à peine 400, le reste ayant été décimé par la variole.

Les abus pratiqués par les Portugais dans cette région, incitent les indigènes à quitter la colonie, où ils préfèrent se rendre dans les colonies limitrophes anglaises ou allemandes, les caravanes commerciales ont suivi cet exode.

Les punitions corporelles sont atroces, elles consistent à frapper un nombre déterminé de coups, supérieur à 25, sur la face palmaire des mains, avec une palette de bois, identique à celle usitée par les blanchisseuses ; ce supplice est appelée la Palmatoria.

A 5 kilomètres de Mtamba naissent les premières ondulations d'une chaine très boisée d'environ 60 mètres de hauteur qui se dirige vers le Sud.

L'argile plus ou moins sablonneuse est la forme géologique dominante dans cette région.

Mazimbwa a une population presque aussi importante que celle de Mtamba. 400 indigènes environ. Ceux de Mazimbwa sont relativement plus heureux que leurs voisins, ayant su se créer une indépendance relative par leur résistance belliqueuse, et plus d'un soldat est obscurément tombé dans cette brousse par la meurtrière blessure d'une flèche ; malgré cette apparence guerrière, traités avec équité, ils sont doux et serviables.

Le Rus Ulu est couvert d'une épaisse végétation, peu après avoir reconnu ce point nous devons interrompre la navigation, le capitaine Schultz est terrassé par un violent accès de fièvre, seulement trois jours après la fièvre tombe, nous levons l'ancre et pouvons de nouveau compter sur sa clairvoyance pour naviguer dans ces parages semés de dangers.

L'île Mahato a la forme d'un triangle isocèle dont la base est parallèle à la côte ; sa longueur est de deux milles, sa largeur de un mille et demi.

Sur la pointe N.-O. de l'île Mahato subsistent les derniers vestiges d'un fort, qui a résisté tant bien que mal aux dégradations du temps.

Ayant reconnu l'île en arrivant vers la partie Sud-Ouest, nous fûmes véritablement surpris de distinguer quelques groupes d'indigènes, s'avançant sur la plage dans un but évident de curiosité.

Voici quelle fut la cause de leur présence sur cette terre peu hospitalière ; quelques jours avant notre arrivée, un fort parti de Macuas, était venu des hautes régions qui, à quelques kilomètres, courent parallèlement à la côte.

Armés de mauvais fusils de traite ils avaient pillé, saccagé les paisibles Macundes qui s'occupent de l'élevage du bétail ou de la pèche, et quelques Banians qui commercent dans cette riche région de la pointe Paugane, n'ayant pour toute défense que des arcs et des flèches.

Après avoir fait main basse sur les récoltes, les marchandises, massacré quelques Banians, ils s'étaient retirés, sans doute pour revenir à la charge.

Les plus timorés du village avaient fui, avec quelques mauvaises barques, pour se réfugier sur l'île Mahato, où ils installèrent leur campement.

Jadis, il y avait un poste militaire portugais qui défendait les Macundes des incursions de leurs voisins, mais le fort qui servait de caserne

aux Ascaris est abandonné depuis fort longtemps, il n'en subsiste que quelques pans de murs écroulés.

La présence de forces militaires dans cette région n'a lieu qu'à l'époque où les agents fiscaux viennent prélever l'impôt sur les paillottes.

Lorsque l'échéance est passée, les autorités de la colonie se soucient fort peu des risques de leurs administrés et ne leur assurent même pas les moyens de défense les plus élémentaires.

Nous nous dirigeons sur la pointe Pangane, suffisamment armés pour parer aux premières éventualités.

Les indigènes de Pangane, qui sont restés sur la côte, nous témoignent une vive satisfaction de notre présence; pendant notre court séjour rien n'est venu troubler le calme, la présence de la goëlette mouillée à un mille, a-t-elle suffi momentanément à intimider ces pillards ?

L'île Matemonco est basse, quelques arbres isolés n'égayent qu'insuffisamment ce paysage, des pêcheurs viennent y rechercher des Cônes Tigre, le (*Conus Millepunctatus*) de Lamarck, coquillages qui font l'objet d'un commerce important avec Ibo, qui les réexporte à Fort Salisbury, capitale de la Rhodésia, où les Cafres de cette région les utilisent comme parures.

Ibo est peuplée d'environ 3.000 à 4.000 habitants, la plupart indigènes. L'élément européen n'étant représenté que par 1 Français et 3 Allemands.

Sur le rivage il y a quelques maisons en pierre qui ont bonne apparence, mais la ville principale est en majeure partie une agglomération de huttes. Les palmeraies sont abondantes, les voies très larges sont plantées de manguiers et de flamboyants (*Poinciana pulcherrima* L.).

La population hétéroclite se compose de Macùndes, de Macuas, de Banians, Hindous originaires de la province de Cutch.

Le mélange des sangs portugais et macunde a donné issue à des métis d'une beauté exceptionnelle, ces créoles sont dénommés Msungo dans la langue macunde.

Ibo est dépourvue d'eau, mais il existe des citernes où ce précieux liquide est précieusement recueilli.

Les conditions climatologiques ne laissent pas trop à désirer, du mois de Janvier à Mars il tombe beaucoup de pluie, la fièvre palustre et hemoglobinurique est si intense que beaucoup de gens de couleur n'en sont pas exempts.

Les noirs sont exposés au béribéri ou sclérodermie, affection provoquée par l'ingestion d'aliments avariés, particulièrement le riz.

La lèpre éléphantiasique est répandue, je n'ai observé toutefois aucun cas de lèpre léonine.

Les indigènes d'Ibo sont friands de boissons alcooliques, principalement le tembo, produit par la fermentation du cajou *anacardium occidentale* L.

Ibo est la capitale des territoires du Nyassa, dont l'influence s'étend du cap Delgado au Nord, à la baie de Pemba au Sud, et au lac Nyassa à l'Ouest.

Ce domaine géographique est concédé à une Compagnie à charte qui possède des droits régaliens.

Les exportations consistent en coprah, copal, graines oléagineuses, cire d'abeilles, écorce de palétuvier rouge, matière employée dans la teinturerie et la tannerie.

Les îlots qui forment le groupe des Kerimba sont au nombre de 34, couvrant environ une étendue de 117 milles du cap Delgado au cap Arimba ; dans cet intervalle les îles et les récifs frangeants s'avancent jusqu'à 13 milles au large du continent, la plupart ne s'en éloignent que de 10 milles, mais au Sud du parallèle de 12° S. l'écart ne dépasse jamais 8 milles de la côte.

Entre le continent et les îles, dans les baies abritées, on rencontre en abondance des huîtres perlières ; les fonds où se rencontrent les bivalves producteurs de perles, les Meleagrina Margaritifera, étant relativement très rapprochés de la surface, sont naturellement très éclairés dans un milieu très oxygéné, bénéficiant des radiations solaires, le développement des perles est important, quant à la nacre, elle est dépourvue de valeur industrielle, les conditions favorables pour son développement sont diamétralement opposées, les meilleurs gisements nacriers se rencontrant uniquement dans les bas-fonds, fait observé, par exemple, dans les archipels de la Société. Aux îles Querimba, les hauts fonds sont habituellement de 5 à 9 mètres.

La pêche des perles proprement dite n'est pas pratiquée aux îles Querimba, les indigènes ignorant absolument la plonge, comme on la pratique aux Indes, ou sur d'autres points du globe, aussi se contentent-ils de ramasser les huîtres adhérentes aux algues, qui, arrachées par la violence des courants, viennent échouer sur les plages.

Le fait de ramasser ces épaves ne constitue pas, à proprement parler, un prélèvement sur le banc en place, les bivalves arrachées par de

multiples raisons, du banc représentent un gisement dépourvu des conditions biologiques nécessaires à la production du nessain, substance destinée à perpétuer l'espèce.

Un décret du gouverneur des territoires du Nyassa a récemment interdit cette pratique, sous le fallacieux prétexte qu'elle appauvrit les bancs d'huîtres, qui d'ailleurs ne sont pas exploités.

Malgré cette restriction, il est permis aux indigènes de consommer les huîtres pour leur alimentation, mais il leur est défendu de tirer partie des sécrétions qu'elles contiennent. Malgré cet arrêté, basé sur les considérations les plus erronées, les indigènes se livrent à une contrebande active, dont bénéficient les Banians, qui exportent les perles sur Bombay.

Aussi la colonie aurait-elle intérêt à tirer profit de cette source de richesse, en exploitant rationnellement les riches bancs perliers des îles Querimba.

Pour mettre le cap sur Mozambique nous gagnons la haute mer et en trois jours, favorisés par la mousson, nous avons parcouru 174 milles jusqu'à ce point.

L'île de Mozambique sur laquelle est bâtie la ville de même nom, est basse, étroite, formée de corail, longue seulement de 1 mille 1/2.

La ville européenne est construite sur le côté Ouest de l'île, l'agglomération de paillottes qui compose le centre indigène est située sur le versant opposé, qui fait face à la haute mer.

Les constructions européennes sont vastes, surmontées d'immenses citernes, où les condensations atmosphériques sont soigneusement recueillies, l'île de Mozambique étant dépourvue d'eau.

Les rues larges sont soigneusement entretenues, *a priori* cela pourrait faire supposer, qu'avec des soins aussi minutieux, la climatologie de cette colonie ne laisserait rien à désirer pour les Européens. Il n'en est malheureusement pas ainsi, sous ces apparences les fièvres paludéennes, et les bilieuses hématuriques y règnent toute l'année, la cause unique de cet état endémique provient des indigènes qui laissent séjourner sur la côte orientale de l'île, des immondices, des eaux usées qui restent stagnantes dans des cavités et des dépressions où la houle du large ne peut apporter son élément purificateur.

Avant le développement de Lourenço-Marquès dans la baie de Delagoa, Mozambique était la capitale de la colonie portugaise.

La baie de Mozambique est dangereuse par la violence des cou-

rants, qui déplacent continuellement les fonds de sable, et par la présence continuelle de nombreux requins, il y aurait péril dans cette zone à débarquer autrement qu'en baleinière.

Sur 7.000 à 8.000 habitants, il y a à peine un pour cent d'Européens.

Mozambique exporte l'ivoire en petites quantités, l'ambre, la cire, le caoutchouc de qualité médiocre provient d'incisions pratiquées sur diverses variétés de *Landolphia*, des graines oléagineuses, de l'or alluvial recueilli à Sofala, et des perles des îles Bazarouto.

Dans la baie de Mozambique sont ancrés trois boutres ayant appartenu à des négriers.

Ils ont été mis en pièces au moyen de cartouches de dynamite, cette pratique est exercée sur les bâtiments qui ont servi à la traite des esclaves, une fois capturés, ils ne doivent plus être utilisés.

Depuis plusieurs mois, ces boutres étaient dans cet état, ils avaient été pris dans le voisinage de la rivière Roumma par des canonnières portugaises. Les patrons qui les commandaient, tous Comoriens, c'est-à-dire protégés français, se livraient, d'après les documents saisis, à ce fructueux négoce depuis de longues années.

La majeure partie des esclaves était dirigé vers Mascate où le prix de vente montait jusqu'à 300 roupies, la roupie vaut 1 fr. 70, comme le prix d'achat était infime, environ 25 roupies, ce honteux trafic n'était pas sans laisser des bénéfices importants.

Nous avons environ 420 milles à franchir pour nous rendre aux îles Bazarouto ; la mousson du Nord, qui d'habitude n'est complètement établie que dans les premiers jours de Décembre, est en avance d'une quinzaine de jours, cela contrarie un peu nos projets, la saison des pluies va commencer, la traversée sera pénible à effectuer.

Poussés par le vent de terre, nous gagnions rapidement le large, mais des courants nous firent dévier de notre route, nous portèrent jusque par le travers de 38° de longitude, qui sépare le canal de Mozambique en deux portions équidistantes.

En cinq jours nous avions parcouru environ 540 milles.

L'île Bazaruto, la plus septentrionale et la plus grande du groupe, a une longueur de 18 milles, sa partie septentrionale a une altitude de 118 mètres.

L'aspect général des îles Bazarouto est identique à celui des îles Querimba.

L'île Benguerua, sablonneuse, en partie boisée, l'île Xezine et l'île

Bangué sont situées au Sud de Bazarouto, ce groupe d'ilots se termine à une distance de 4 milles du cap Saint-Sébastien.

Xezine et Bangué sont inaccessibles du côté du large, les seuls mouillages convenables sont répartis à l'Ouest du cap de Bazarouto. l'hydrographie de cette région est très mal connue, la prudence y est recommandée.

L'île Marsha ou Santa Carolina est située au milieu de la baie de Bazarouto.

Les conditions biologiques des huîtres perlières sont similaires dans le groupe des îles Bazarouto à celles du groupe des îles Querimba.

Dans l'actualité nous sommes en pleine saison pluviale, l'eau tombe sans interruption, le travail prospectif est presque impossible.

Devant l'alternative de rester immobilisés par les pluies ou par la mousson du Nord qui souffle avec violence, nous décidons de remonter vers le Nord, jusqu'à Beira, à l'embouchure de la rivière Pungue, ayant accompli l'itinéraire du voyage.

C'est avec difficulté que je décrirais l'état de la mer, la lutte pour remonter vers le Nord.

Pendant trois jours, affreusement ballottés par une mer déchaînée, nous eûmes à lutter contre la tempête.

Les voiles déchiquetées par le vent qui souffle avec rage, sont réparées tant bien que mal.

Le canot qui est arrimé sur le pont a ses amarres arrachées, le mât de beaupré est brisé, le pont est balayé à chaque instant par les vagues qui déferlent et nous obligent à clore hermétiquement l'entrepont.

Un réservoir d'eau solidement arrimé à l'arrière est projeté contre le bordage.

Dans la tourmente, la majeure partie des collections et du matériel est anéantie, nous sommes impuissants à préserver de la destruction les documents recueillis après tant d'efforts.

Dans la tempête, l'interprète brisé de fatigue, s'était endormi. il fut projeté contre une pièce de fer et se plaignait de douleurs internes, dans l'impossibilité absolue de se mouvoir.

Au bout de trois journées qui nous avaient paru des siècles, pour franchir seulement une centaine de milles, ne devant notre salut qu'au peu de charge de la goëlette et au filage du pétrole, étant dépourvus d'huile, nous apercevions du large, les terres basses qui forment de chaque côté l'embouchure de la rivière Pungue.

Quelques jours plus tard nous apprenions à Beira, que pendant la

tempête, de laquelle nous étions sortis victorieux, une vingtaine de petits voiliers s'étaient perdus corps et biens dans ces parages du canal de Mozambique.

L'entrée de la rivière Pungue est obstruée par de nombreux bancs qui s'avancent à une certaine distance du large, mais il existe un chenal navigable d'une largeur suffisante, balisé avec des bouées, dans lequel on trouve des fonds de 5 à 7 mètres à basse mer.

Au coucher du soleil nous apercevions l'embarcation des pilotes qui est ancrée à l'embouchure du Pungue, nous avions hâte d'utiliser ses bons offices, mais le vent du large faiblissant nous oblige à carguer la voilure. Nous fîmes des signaux lumineux, avec de l'étoupe imbibée de pétrole, étant dépourvus des fusées réglementaires.

Nous n'étions pas encore au bout de nos peines, le bateau pilote nous répondit par le même genre de signaux, que vu l'état de la mer, il ne pouvait nous offrir ses services.

Nous jetâmes l'ancre sur un banc de sable, dépourvu d'abri contre les vagues, dans cette déplorable situation nous avons attendu le lever du jour.

Le pilote vint à bord à 6 heures, l'accostage était devenu praticable, le soleil avait accompli la moitié de sa trajectoire lorsque nous arrivions à un mouillage sûr dans le port de Beira.

Beira, dont la signification portugaise veut dire sable, est construite sur l'épi Chiveve, pointe basse et sablonneuse, qui forme la côte Est de l'entrée de la rivière Pungue.

Beira est la capitale des territoires de Manica et de Sofala, administrés par la Compagnie de Mozambique.

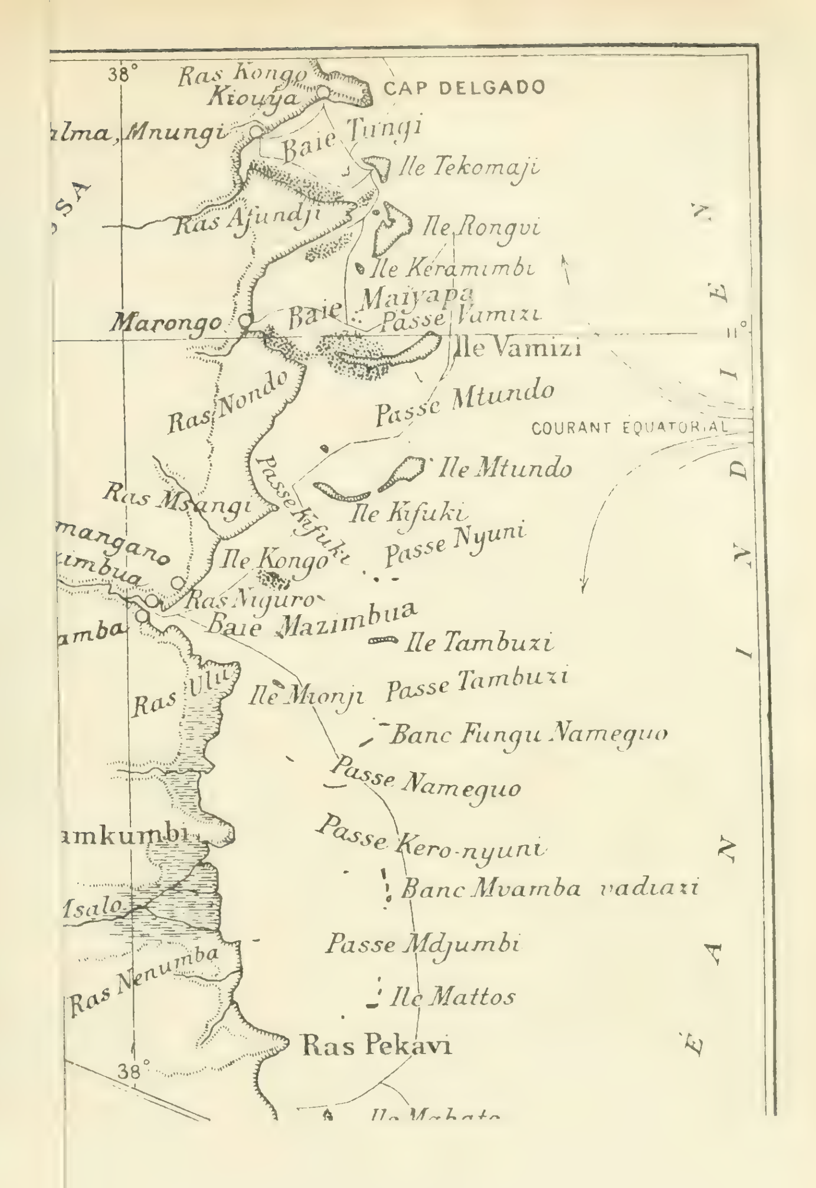
Son importance commerciale s'est accrue depuis l'ouverture du chemin de fer qui rejoint Fort Salisbury, capitale de la Rhodésia, dont Beira est le port de transit.

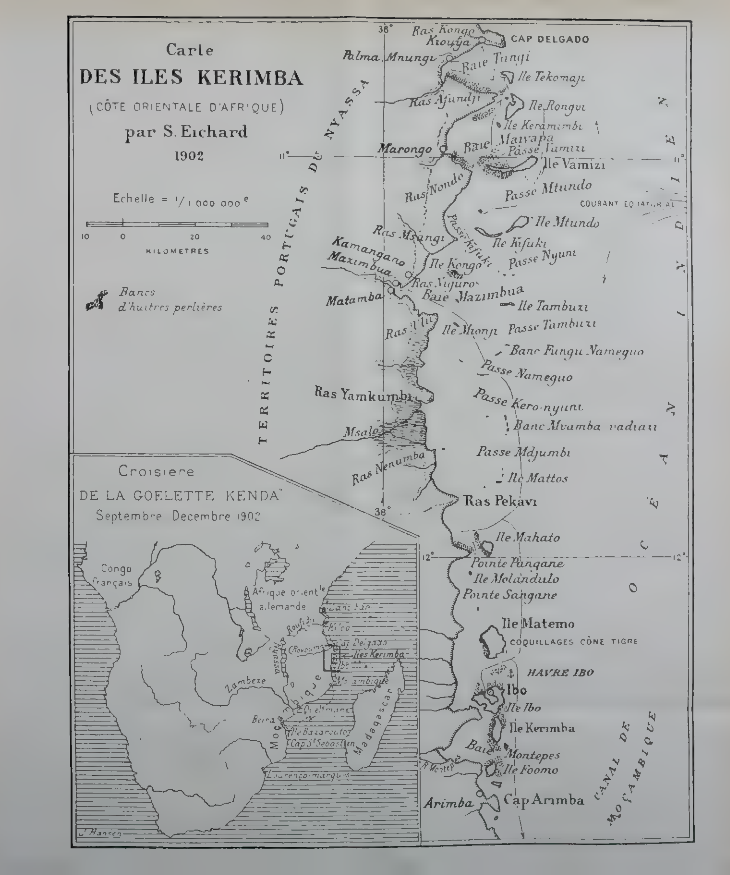
Beira a bénéficié du développement de l'exploitation minière du Transvaal.

La région de Macequece, située à 40 milles dans l'intérieur est, dit-on, riche en gisements aurifères.

Sur la rivière Buzio ou Buzi, affluent du Pungue situé en amont de Beira, une Compagnie coloniale portugaise a fait des efforts pour constituer un jardin d'essai. Ses cultures vivrières ravitaillent la nombreuse colonie européenne de Beira.

L'eau est soigneusement recueillie dans de vastes réservoirs de tôle


38°
Ras Kongo
Kiouya
CAP DELGADO
Mnungi
Baie Tungi
Ile Tekomaji
Ras Ajundji
Ile Rongui
Ile Keramimbi
Maiyapa
Marongo
Baie
Passe Vamizi
Ile Vamizi
Ras Nondo
Passe Mtundo
COURANT EQUATORIAL
Ile Mtundo
Passe Kifuki
Ras Msangi
Ile Kifuki
Passe Nyuni
Ile Kongo
Ras Nguro
Baie Mazimbua
Ile Tambuzi
Ras Ulu
Ile Mionji
Passe Tambuzi
Banc Fungu Nameguo
Passe Nameguo
Passe Kero-nyuni
Banc Mvamba vadiazi
Passe Mdjumbi
Ras Nenumba
Ile Mattos
Ras Pekavi
38°



Carte
DES ILES KERIMBA
(CÔTE ORIENTALE D'AFRIQUE)
par S. Eichard
1902
Echelle = 1/1 000 000e
10 0 20 40
KILOMETRES
Bancs d'huitres perlières
TERRITOIRES PORTUGAIS DU NYASSA
Ras Kongo
Kiouya
CAP DELGADO
Palma
Mnungi
Baie Tungi
Ile Tekomaji
Ras Ajundji
Ile Rongui
Ile Keramimbi
Maiyapa
Marongo
Baie
Passe Vamizi
Ile Vamizi
Ras Nondo
Passe Mtundo
COURANT EQUATORIAL
Ile Mtundo
Ras Msangi
Passe Kifuki
Ile Kifuki
Kamangano
Maximbua
Ile Kongo
Passe Nyuni
Ras Nyuro
Matamba
Baie Mazimbua
Ile Tambuzi
Ile Mionji
Passe Tambuzi
Banc Fungu Nameguo
Passe Nameguo
Ras Yamkumbi
Passe Kero-nyuni
Banc Mvamba vadiazi
Msalo
Passe Mdjumbi
Ras Nenumba
Ile Mattos
Ras Pekavi
38°
11°
12°
Ile Mahato
Pointe Pangane
Ile Molandulo
Pointe Sangane
Ile Matemo
COQUILLAGES CÔNE TIGRE
HAVRE IBO
Ibo
Ile Ibo
Ile Kerimba
Baie
Montepes
R. Montepes
Ile Foomo
Arimba
Cap Arimba
OCEAN INDIEN
CANAL DE MOÇAMBIQUE
Croisiere
DE LA GOELETTE KENDA
Septembre Decembre 1902
Congo français
Afrique orientle allemande
Zanzibar
Roufidji
Kiloa
Rovouma
Cap Delgado
Iles Kerimba
Ibo
Nyassa
Mozambique
Zambeze
Quelimane
Beira
Ile Bazaroutoz
Cap St Sebastien
Madagascar
Moçambique
Lourenço-marques
J. Hansen

pendant la saison pluviale qui commence d'Octobre à Novembre pour se terminer en Avril.

D'après le contrat que nous avions signé à Zanzibar, le capitaine Schultz et moi, celui-ci devait me ramener au point de départ, avec les boys, mais comme les phénomènes météorologiques, sur lesquels nous devions compter pour le voyage de retour, étaient contraires, la mousson du Nord étant établie avec une grande avance ; d'un commun accord nous avons changé nos conventions.

Depuis l'île Tekomaji jusqu'à Beira, nous avions parcouru 1.030 milles marins.

Quelques jours après avoir réparé les dégâts occasionnés par la tempête, le « Kenda » reprenait la haute mer.

Avec regret je me séparai du capitaine Schultz, mon compagnon de route de quelques mois, dont j'avais pu apprécier le caractère droit, énergique et brave, et qui, seul sur l'Océan, reprenait son dur labeur.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1903 ET 1904.

I.

ROUEN ET VISITE DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DE ST-ÉTIENNE DE ROUVRAY

LES 23, 24 ET 25 MAI 1903.

Directeurs : MM. Th. Van Troostenberghe et E. Cado.

Samedi 23. – L'excursion, composée de 21 personnes, quittait Lille (lieu de la réunion), par le rapide de 7 h. 25 du soir, où des compartiments étaient réservés aux membres de la Société de Géographie.

Après les présentations d'usage, la glace fut vite rompue, le train s'ébranla et la plus franche cordialité nous fit oublier la longueur du voyage.

Nous traversons d'abord Douai où de nombreux feux révèlent la présence d'importantes usines métallurgiques, Arras où nous laissons le rapide de Paris continuer sa course vertigineuse pour prendre l'express d'Amiens où nous arrivons à 9 h. 20 pour changer de nouveau ; à 11 h. nous traversons Darnétal, centre industriel très important près Rouen et enfin à 11 h. 7 le train stoppe dans la capitale de la Normandie. A la gare un garçon d'hôtel nous allège de nos bagages et nous gagnons à pied le centre de la ville ; cette petite promenade nocturne nous fut très agréable étant donné les quatre heures que nous venions de passer en wagon, nous apercevons quelques établissements travaillant de nuit, puis la flèche de la Cathédrale qui se découpe sur un ciel étoilé ; voici enfin l'Hôtel du Nord où nos chambres étaient préparées.

Dimanche 24. — Visite de Rouen ; ville de 120.000 habitants, chef-lieu du département de la Seine-Inférieure, bâtie sur la rive droite de la Seine ; sur l'Aubette et la rivière de Robec ; la ville est entourée de collines de tous côtés et reliée aux faubourgs de la rive gauche par plusieurs ponts ; ses monuments remarquables attirent un très grand nombre de touristes.

Notre première visite fut pour la Cathédrale. Notre-Dame est en effet une belle église gothique : commencée au XIIIe siècle, elle fut embellie au XVIe par d'importantes additions. Le vaisseau de l'édifice mesure 135 mètres de longueur en y comprenant la chapelle de la Vierge. la hauteur de la voûte est de 28 mètres.

Sept tours s'élèvent au-dessus des combles. Deux ornent sa façade occidentale. A gauche, la tour de St-Romain de 75 mètres de hauteur renferme l'horloge et le bourdon, elle fut achevée au XVe siècle ; elle est de style roman à sa partie inférieure, de transition à sa partie moyenne et de style ogival à sa partie supérieure. La tour de droite, dite tour de Beurre, également de style ogival, fut construite au XVe siècle, sa hauteur est de 75 mètres.

Entre ces deux tours se développe la façade principale, formant avec ses trois portes et sa grande rosace un ensemble imposant et de sculpture remarquable.

La tour centrale a 148 mètres de hauteur et forme lanterne à l'intérieur, jusqu'à la naissance du deuxième étage ; elle comprend, au-dessus de la croisée, un soubassement du XIIIe siècle, un premier étage du XIVe siècle et un second portant une flèche moderne en fonte ajourée ; cette flèche se distingue de toute la ville et peut servir de point de repère aux touristes.

Les flancs de la nef, le chœur et l'abside sont de style ogival.

L'intérieur, qui comporte une triple nef de onze travées, est éclairé par

130 fenêtres et par 3 grandes roses ; à la rose du fond on remarque le Père Éternel environné d'Anges qui tiennent des instruments de musique ou les emblèmes de la Passion.

Le chœur est magnifique et renferme de nombreuses stalles finement sculptées.

La chapelle de la Vierge particulièrement remarquable fut bâtie en 1310, l'autel du XVIIe siècle est orné d'une « Adoration de Bergers » par Ph. de Champaigne.

A droite, le tombeau des cardinaux d'Amboise, chef-d'œuvre de la Renaissance, dans le bas 6 charmantes statues : la Foi, la Charité, la Prudence, la Force, la Justice et la Tempérance.

A gauche, le tombeau du cardinal de Cröy et celui de L. de Brezé, sénéchal de Normandie, tué à Monthléry en 1465, érigé par sa veuve Diane de Poitiers.

La Cathédrale possède aussi de manifiques tapisseries d'Aubusson qui, le jour de la visite de la Société de Géographie de Lille, ornaient les piliers du chœur à l'occasion de la fête de Jeanne d'Arc.

Remarqué encore dans le pourtour du sanctuaire, le monument du cardinal de Bonnechose, dont la statue en marbre est de Chapu ; la statue en bronze de « La France chrétienne » par J. Carlus, et une toile de Poisson « La Mise au Tombeau ».

Nous quittons la Cathédrale et revenant vers notre hôtel nous admirons la Tour de la Grosse Horloge ou du beffroi, de style gothique ; dans cette tour se trouvent deux cloches, dont l'une d'argent donne le signal d'alarme en cas d'incendie et suivant une coutume du Moyen-Age est sonnée tous les soirs à 9 h. pendant 15 minutes en guise de couvre-feu. L'arcade qui traverse la rue reliant la tour à l'ancien Hôtel de Ville date de 1511 ; aux deux faces extérieures sont placés deux grands cadrans ; sous la voûte une sculpture en haut relief représente sous la forme d'un berger, le Bon Pasteur au milieu d'un troupeau de brebis.

De là nous nous rendons au Palais de Justice : chef-d'œuvre d'architecture gothique et de la Renaissance, il se compose d'un bâtiment principal construit par Louis XII et de deux ailes, ajoutées quand ?

L'architecture des XVe et XVIe siècles n'a rien produit de plus riche ni de plus délicat que l'ornementation de la façade principale.

Nous pénétrons par l'aile droite dans la salle des Pas-Perdus, puis dans la salle des Appels correctionnels ; celle-ci renferme un Christ de toute beauté peint par Ph. de Champaigne et un « Jugement de Salomon » par Mignard.

Au centre de l'aile, la salle des Audiences solennelles, plafond moderne peint par Lauger « La Justice invoquée » ; cette allégorie est même un peu trop moderne pour un endroit aussi sérieux ; au bas de la salle deux tapis-

series des Gobelins : « La Justice », de Lavaux et « L'Indulgence », de Flament.

Dans le bâtiment principal nous entrons dans la salle des Délibérations de la Cour d'assises qui se trouve dans la tourelle centrale ; de là nous pénétrons à la Cour d'assises proprement dite, ancienne salle des Séances du Parlement de Normandie, le plafond en chêne doré et sculpté est particulièrement beau. Au fond se voient dans un bas-relief en pierre « Le Christ en Croix », deux statuettes : « La Force » et « La Justice », et de chaque côté les médaillons de Louis XII et de Georges d'Amboise. Nous voici enfin dans l'aile gauche qu'occupe tout entière la salle des Procureurs ou des Pas-Perdus ; la voûte de bois en carène est très belle ; à l'extrémité se trouve la table de marbre, juridiction des eaux et forêts où Pierre Corneille fut avocat.

En sortant, nous traversons la rue Jeanne-d'Arc et nous voici sur la place du Marché où une plaque commémorative indique l'endroit où fut érigé le bûcher.

Sur la place de la Pucelle nous voyons la statue de cette dernière, mais nous ne reconnaissons pas là notre héroïne sous cette déesse mythologique.

Derrière le monument se trouve l'Hôtel de Bourgtheroude. En suivant les rues St-Georges et aux Ours nous trouvons à droite, la Tour St-André bâtie en 1500. Au fond du jardin a été transportée la façade de la maison de Diane de Poitiers : on a toutefois quelques doutes sur l'authenticité de ce morceau d'architecture.

Descendant la rue Jeanne-d'Arc après avoir passé devant l'église St-Vincent nous arrivons sur les quais de la Seine, qui ont pris une importance considérable et sur lesquels se trouvent : l'Hôtel des Douanes, la statue de Boieldieu, la Bourse, le Théâtre des Arts, brûlé en 1876 et reconstruit deux ou trois ans plus tard ; les sculptures du fronton sont de Chapu.

A l'embarcadère des bateaux à vapeur les excursionnistes prennent le bateau pour La Bouille : nos aimables Directeurs avaient eu l'attention de nous ménager une promenade des plus agréables.

L'hélice se met en mouvement, 10 h. 1/2 du matin, temps ravissant !

Sur la rive droite de la Seine, Rouen avec ses monuments est vraiment beau ! Au deuxième plan s'élève le Mont aux Malades, faubourg bâti en amphithéâtre où de coquettes villas émergent de la verdure, donnant un aspect riant et comme un décor de fond à la cité normande.

Sur la rive gauche, St-Sever et les Docks où s'accumulent les milliers de tonnes de marchandises déposées par de nombreux navires : le port de Rouen est visité annuellement par 5.500 bateaux environ, jaugeant ensemble à peu près 3.000.000 de tonneaux : sur cette rive le trafic comprend plus spécialement les pétroles, les bois et les charbons, alors que l'autre côté est réservé pour les vins, les blés, etc. Nous longeons successivement les îles Grandin, Rivelt, Potier et Ste-Barbe, transformées pour la plupart en propriétés

d'agrément : nous passons également près du Yacht-Club rouennais où plusieurs beaux spécimens d'embarcations de plaisance sont amarrés. Puis à droite nous voyons défiler Croisset, Dieppedalle, Biessart, etc., adossés à une ligne de collines boisées, au sommet desquelles se déroule la forêt de Roumare ; à gauche, le Petit-Quevilly, le Gord, le Château de Montmorency, le Grand-Quevilly, etc.

Après une escale à Sahurs, nous abordons à La Bouille ; une voiture attendait les dames au débarcadère pour les transporter à la Maison Brûlée ; les excursionnistes gravissent la colline par le sentier du Raidillon et après 20 minutes d'une promenade charmante dans le pittoresque et la diversité du paysage, voici le restaurant où un déjeuner sous bois très bien servi attendait nos estomacs affamés.

Inutile de dire que le repas fut animé de la plus franche gaîté ; au champagne, un de nos aimables compagnons, M. Suin, de Tourcoing, nous détailla avec un réel talent « Les deux Coulons », œuvre en patois de J. Watteuw, au grand ébahissement de quelques groupes rouennais qui nous voyaient rire et ne comprenaient pas grand'chose au langage imagé et très peu local de notre spirituel convive ; M[me] Dujardin, également de Tourcoing, avec une amabilité parfaite nous dit ensuite quelques vers de circonstance de Casimir Delavigne sur la mort de Jeanne d'Arc.

Le repas terminé, la caravane se dirigea par la forêt vers la gare de La Londe. Promenade charmante !

Rentrés à Rouen par la gare d'Orléans vers 3 h. 1/2, le tramway de Bonsecours nous monte en serpentant la colline du même nom.

Nous longeons la côte Ste-Catherine, masse crayeuse, escarpée, qui arrête pour ainsi dire de ce côté l'extension de la ville.

En avant de l'église de Bonsecours s'élève la statue en marbre blanc de Jeanne d'Arc par Barrias, abritée par un édicule style Renaissance surmonté d'une statue en bronze doré de l'archange saint Michel ; sur la balustrade qui entoure le monument, des moutons finement sculptés en font l'ornementation.

Nous rentrons ensuite à l'hôtel enchantés d'une journée aussi bien employée.

Lundi 25. — Départ pour St-Étienne de Rouvray à 7 h. 40 du matin : rendez-vous des excursionnistes au Pont de pierre, séparé en deux par l'île Lacroix, sur le terre-plein, la statue de Pierre Corneille ; en traversant une partie du faubourg St-Sever, puis Sotteville, quartier essentiellement industriel et enfin St-Étienne de Rouvray, où nous sommes reçus par M. André Delesalle, de Lille (à l'amabilité de qui nous devons notre visite). M. Delesalle présente les Membres de la Société de Géographie à M. Demoor, administrateur-directeur de la Cotonnière.

Divisés en deux groupes, l'un sous la direction de M. Demoor fils, l'autre

sous celle de M. Corpus, directeur de la filature, nous commençons la visite des différents établissements.

La visite terminée, pour rendre plus cordial encore l'accueil déjà reçu, le gérant nous convia à un lunch dont il nous fit les honneurs : au champagne, M. Defretin, Maire d'Halluin, se fait l'interprète de tous pour exprimer à M. Demoor toute la satisfaction que nous avions éprouvée en visitant ses établissements, dont la bonne ordonnance nous avait si vivement intéressés.

Rentrés à Rouen nous déjeunons, où nous avons de nouveau la bonne fortune d'entendre M. Suin dans « Un Miracle » de J. Watteuw, et immédiatement après nos dévoués Directeurs nous avaient réservé la surprise d'une promenade en voiture pour achever la visite des monuments.

Nous commençons par la statue de Napoléon Ier, qui est en bronze provenant des canons pris à Austerlitz, et un bas-relief nous montre le Ier Consul récompensant un ouvrier rouennais.

Remontant la rue de la République nous voyons la fontaine Ste-Marie, le groupe central est du sculpteur Falguière, cette fontaine est nommée aussi le Château-d'Eau ; se trouvant dans l'axe de la rue elle se voit d'assez loin et vue du bas de cette dernière, elle produit un heureux effet.

Nous passons ensuite devant le Lycée Corneille, près de la Tour où fut enfermée Jeanne d'Arc, devant la statue d'Armand Carrel et la gare de la rive droite ; continuant la montée, nous allons jusque sur le plateau Nord, Bois-Guillaume, etc. Redescendant par le faubourg Bouvreuil nous prenons le boulevard Cauchoise à la place de ce nom, où nous remarquons la statue de Pouyer-Quertier ; continuant le boulevard, nous débouchons sur les quais en face du Pont Transbordeur ; là nous faisons sur ce dernier la traversée de la Seine aller et retour : ce pont se compose de deux piles en treillis de fer, hautes de 60 m., supportant un tablier sous lequel est suspendue une plateforme transportée d'une rive à l'autre au moyen d'un treuil électrique installé sur la nacelle même, où vient s'enrouler un câble en acier fixé aux deux extrémités du tablier : des voitures attelées et chargées sont facilement passées d'une rive à l'autre.

Longeant les quais, nous reprenons la rue de la République et visitons St-Maclou, située derrière l'Archevêché ; cette église date du XVIe siècle, la façade en est splendide et les trois portes qui en font l'ornement sont l'œuvre de Jean Goujon. A l'intérieur un escalier en pierre sculptée à jour conduit au buffet d'orgues, lequel est supporté par deux colonnes dont les chapiteaux en marbre blanc sont aussi de Jean Goujon : remarqué également les vitraux, quelques piliers et un lavabo finement sculpté ; mais beaucoup de choses ont été mutilées à la Révolution. A noter le sérieux convaincu avec lequel le vieux vétéran qui garde l'église fait valoir les richesses de son domaine.

Nous visitons ensuite St-Ouen ; l'église d'aujourd'hui fut construite en 1318 sur l'emplacement d'une ancienne abbaye romaine que l'archevêque

saint Ouen reconstitua en 638 : c'est un des plus gracieux monuments de la ville ; rien de plus coquet que sa rosace et ses deux flèches découpées à jour, ces merveilles sont modernes, elles datent seulement de 1850.

Dans l'intérieur, à droite, en regardant dans le bénitier on aperçoit la grande nef tout entière, mais renversée. La grille du sanctuaire et les vitraux sont de toute beauté.

Plusieurs tableaux sont dignes de fixer l'attention : « La Mort de saint François », de Lesueur, « La Flagellation » par Marigny, « La Multiplication des Pains » par Hallé.

Ce dernier édifice termine notre séjour à Rouen et bientôt le train nous ramenait vers Lille.

A Longueau, par une permission spéciale de la Compagnie du Nord et une délicate attention de nos aimables Directeurs, nous montons dans le rapide où un dîner nous était servi par la Société internationale de Wagons-Lits, à peine le repas terminé nous étions à Lille, où nous nous séparons non sans avoir chaleureusement remercié nos organisateurs pour la bonne ordonnance qui nous avait fait goûter les charmes d'une de ces excursions dont on garde longtemps le souvenir.

G. Lavolée et P. V.

II.

EXCURSION AU MONT ST-MICHEL ET A JERSEY

RETOUR PAR RENNES, LAVAL, VITRÉ, LE MANS ET CHARTRES

PENTECOTE 1903.

Directeurs : MM. Godin et Destombes.

Partis de grand matin la veille de la Pentecôte par l'excellent express de 7 heures, nous ne faisons que traverser Paris, prenant juste le temps d'y faire notre déjeuner. Ce qui nous attire en effet ce n'est pas la grande ville, c'est la Bretagne ou du moins sa partie la plus artistique et non d'ailleurs la moins pittoresque ; c'est aussi Jersey, île riante jetée comme un trait d'union entre la presqu'île bretonne et la presqu'île normande.

Mais de Paris à Avranches la course est longue et les trains peu rapides,

aussi la prévoyance de nos Directeurs nous a-t-elle ménagé un repos salutaire par la visite de Dreux. La coquette petite ville mise en valeur par les rayons d'un soleil que n'obscurcit pas la fumée de nos usines nous captive dès l'abord. De tous côtés les maisons à l'air propret émergent de bouquets de verdure. Devant nous une avenue superbe descend jusqu'au centre de la ville, dominée par une colline couverte d'arbres et couronnée par la chapelle royale. C'est là que nous nous rendons après avoir visité l'église St-Pierre d'un beau style Renaissance, où on doit remarquer d'anciens vitraux remarquablement conservés et la hardiesse des voûtes.

La Chapelle royale, tombeau de la famille d'Orléans, est due à la princesse Louise de Bourbon qui la fit construire en 1820. Dix ans plus tard, Louis-Philippe confia à M. Lefranc le soin de l'agrandir. A cet architecte revient donc l'honneur d'avoir créé un ensemble qui, par un heureux mélange de style byzantin et de style gothique, et par son ornementation riche quoique sévère, fait l'admiration de tous les visiteurs.

A l'intérieur les moindres détails ont aussi leur cachet artistique. Rien n'a été ménagé pour faire de cette chapelle une demeure digne des princes qui y reposent. Malgré toutes ces richesses et ces merveilles accumulées et la jouissance qu'elles procurent, on se sent douloureusement étreint au spectacle des tombes qui entourent le chœur de la chapelle : Louise de Bourbon, mère de Louis-Philippe, Madame Adélaïde d'Orléans, sœur du roi, Louis d'Orléans, mort d'un accident de voiture à Neuilly, sont là. Encore, nombre de petits princes parmi lesquels on remarque surtout les enfants du comte de Paris, Charles et Jacques d'Orléans. Enfin nous nous arrêtons devant le marbre où sont les dépouilles du vaillant pionnier de la science et de la géographie que fut le prince Henri d'Orléans.

Tous ces souvenirs nous sont rappelés par la concierge, notre guide, à qui on ne peut nier une connaissance approfondie de son histoire. Ses réparties vives nous égayent parfois et dissipent la mélancolie que pourraient engendrer ces tombeaux.

Nous descendons à la crypte où nous trouvons des exemplaires uniques de ce que peut produire notre manufacture nationale de Sèvres. Ce sont des vitraux dont les coloris se trouvent emprisonnés entre deux glaces très épaisses soudées ensemble. Pour donner une idée de la perfection de ces œuvres, rappelons que le prix de revient est de 45.000 francs ; leur valeur artistique est bien supérieure. Le Baiser de Judas et le Crucifiement sont ainsi représentés. Un troisième vitrail représentant l'Ange de la Résurrection a été l'objet d'un travail plus parfait encore. Il fut établi sur de la porcelaine et le coloris en est constitué par des émaux. La rare clarté qui s'infiltre dans la crypte ne provient absolument que de ces vitraux, aussi l'effet qu'ils produisent s'en trouve-t-il augmenté.

Au sortir de la chapelle nous traversons le parc privé où se trouve un joli

chalet appelé l'Archevêché, lieu de résidence des membres de la famille d'Orléans de passage à Dreux. On découvre de là un panorama superbe de la ville et des environs.

Retournant à la gare nous passons près d'un vieux beffroi qui jusqu'ici servait de mairie. Un peu plus loin, destiné à le remplacer dans cet office, un bâtiment moderne forme contraste en cette ville rattachée par tant de souvenirs à l'ancien régime.

Tandis qu'un orage gronde au dehors nous nous réunissons dans la salle du buffet de la gare où nous prenons notre premier repas en commun dans une intimité de bon aloi, qu'on est heureux de retrouver dans chacun des voyages organisés par notre Société.

Après avoir ainsi repris des forces nous affrontons le terrible trajet de Dreux à Avranches. Nous y arrivons en assez bon état malgré l'heure avancée (une heure et demie du matin), les distractions qu'ont su créer en route d'aimables compagnons de voyage nous ont fait prendre patience.

D'Avranches, pas grand'chose à retenir. Ce serait une ville assez insignifiante si elle n'était si bien placée, comme un nid d'aigle, sur une colline qui lui fait commander toute la région. Cela nous eut procuré du parc situé en face de l'église Notre-Dame un panorama splendide du Mont St-Michel et des côtes de Bretagne et de Normandie si l'orage de la veille n'avait laissé derrière lui un fâcheux brouillard. Nous faisons contre mauvaise fortune bon cœur et nous nous rendons sur la terrasse de la Sous-Préfecture.

En passant nous saluons les monuments élevés aux soldats morts pour la patrie et au général Valhubert, enfant d'Avranches, tué à Austerlitz.

De ce côté encore l'horizon est voilé, aussi nous délaissons cette vision indistincte pour reporter notre attention sur les quelques vestiges snbsistant de la Cathédrale où Henri II, roi d'Angleterre, vint recevoir l'absolution papale à la suite de l'assassinat de Thomas Becquet.

Quelques membres de l'excursion vont reconnaître au pas de course le donjon en ruines et l'église Saint-Saturnin, reconstruite récemment. Enfin nous nous retrouvons tous pour le départ au Mont St-Michel.

Du Mont St-Michel, de la promenade des remparts qu'un guide complaisant Victor Forget, dont le nom méritait d'être signalé, nous fit particulièrement intéressante, je ne dirai rien. Une plume plus autorisée que la mienne en a dépeint le pittoresque. Regrettons cependant les constructions modernes élevées par les hôteliers et qui détonnent singulièrement dans cet ensemble. L'abbaye, le bâtiment de la Merveille avec ses trois étages superposés dépendant les uns des autres par leurs colonnades de plus en plus légères à mesure que la masse à supporter est moins lourde, construction dont l'existence même indique les étapes successives de l'architecture à travers les siècles,

l'église, tout cet ensemble enfin qui dénote une puissance de conception et un esprit de suite qu'on ne saurait retrouver ailleurs, a été décrit dans le Bulletin de Juillet 1903.

C'est encore à ce Bulletin que je renverrai en passant sous silence notre visite de Jersey, de St-Malo, de Dinard et de Dinant.

Je me permettrai cependant de les compléter sur un point. Plus heureux que ceux de nos confrères qui visitèrent Jersey l'année précédente, la marée était assez basse quand nous arrivâmes à la grève de Lecq pour en tenter la visite. Beaucoup étaient appelés, peu furent élus. En revanche, ceux-ci n'eurent pas à regretter leur hardiesse à descendre dans les gorges. Rien n'égale en effet parmi les merveilles de Jersey la sauvage beauté du spectacle qui s'offrit à nos regards. Nous traversons d'abord non sans peine une grotte que plusieurs d'entre nous prirent un moment pour un coupe-gorge. Il n'en était rien heureusement, et arrivés à l'extrémité devant ces blocs de granit découpés de façon bizarre, aux pieds des falaises curieusement colorées par les rayons du soleil, notre admiration ne fut que plus vive.

Mais il fallait songer au retour, et anxieux, songeant aux difficultés surmontées, nous cherchions à lire dans les yeux de notre guide celles qui nous restaient à vaincre. Nous espérions avoir avalé le gros morceau, quand froidement, nous montrant la falaise abrupte qui nous surplombait, il s'écria : « Par ici, s'il vous plaît, Messieurs et Dames ! »....

Nous crûmes d'abord à une plaisanterie ; mais non, il ne bronchait pas et répétait son invitation. En même temps il tendait la main, tel un concierge satisfait, comme s'il ne nous restait qu'à franchir le seuil d'un monument quelconque et nous assurait que jamais personne ne s'était tué là !... Rassurés,... en partie du moins, nous nous hasardons à gravir ce roc et plus hardis à mesure que nous grimpons, attentifs toutefois au moindre faux pas qui pourrait nous couter la vie, nous arrivons enfin au sommet de la falaise.

Nous apercevions dans le lointain nos compagnons de voyage rendus impatients par cette longue attente.

Rendons hommage au sang-froid des jeunes filles de l'excursion qui se sont montrées à la hauteur de vrais alpinistes en cette circonstance.

Le lendemain nous reprenions le bateau pour Granville. La mer était démontée et occasionna des incidents tantôt désagréables, tantôt comiques à l'affût desquels se tenaient d'impitoyables photographes. Plus heureux qu'à notre départ pour Jersey qui s'était effectué par un brouillard intense, nous pûmes à notre retour jouir du beau coup d'œil présenté par Granville et ses environs, après avoir aperçu au loin les rochers dangereux des îles Chauzey.

Nous ne faisons que traverser Granville pour nous rendre à St-Malo où nous avons la bonne fortune de descendre dans un hôtel voisin de la maison

de Châteaubriand. Je n'insisterai pas sur notre excursion à Paramé. Le lendemain, après avoir visité à St-Servan la Tour Solidor construite par Jean IV duc de Bretagne, qui y fut lui-même prisonnier, après une promenade délicieuse à travers les rues et la plage de Dinard, nous partions pour Dinant.

Sans perdre de temps nous visitons le château d'Anne de Bretagne, puis la ville où nous traversons la fameuse rue du Jerzual, au caractère bien conservé de rue du bon vieux temps.

Après une journée si bien remplie, l'appétit ne nous manquait pas. A l'hôtel de Bretagne on sembla le comprendre, et les os à ronger ne nous furent pas ménagés.

De Dinant à Rennes le chemin de fer traverse un pays charmant ; ce pays dont Châteaubriand disait :

Combien j'ai douce souvenance,
Du joli lieu de ma naissance ;
Ma sœur, qu'ils étaient doux les jours de France !
O mon pays sois mes amours,
Toujours !

Ce pays c'est Combourg, c'est aussi Dol et l'ensemble de petites localités plus pittoresques les unes que les autres, groupées dans cette région fécondée par la Rance et ses affluents.

Nous voici à Rennes où les instants nous sont comptés. C'est d'ailleurs maintenant une ville tout à fait moderne, assez semblable à nos grandes villes du Nord. Nous retrouvons cependant quelques restes de l'ancien temps, rue Vasselot notamment la cour des Carmes est un curieux spécimen de constructions à galeries du XVe siècle. Plus loin, même rue, une maison de la même époque est ornée de personnages en bois sculpté.

La Cathédrale, dominée par deux tours de 40 m. où se trouvent superposés les différents styles ionique, dorique et corinthien, est d'un aspect assez imposant. L'intérieur rappelle un peu par ses puissantes colonnes et ses larges voûtes les églises de Rome. La décoration en est très riche et les orgues très belles.

Nous visitons le Palais de Justice, construit pour être le Parlement des États de Bretagne. Ce monument lourd dans son ensemble est l'œuvre de l'architecte Jean Desbrosses, qui le commença en 1618. Le soin de l'achever ne lui revint pas, il mourut et fut remplacé par Canneau. En 1654 le bâtiment était achevé.

Notre promenade à travers les salles du Palais nous permet d'admirer les Gobelins neufs qui remplacent ceux que la Révolution a brûlés, et aussi les sculptures sur bois supérieurement exécutées des murs et des plafonds. Elles étaient autrefois mises en valeur par des peintures délicates profanées maintenant et cachées sous une couche d'affreux vernis.

La Chambre des appels correctionnels entièrement restaurée par Jobé-Duval permet d'imaginer ce qu'était la décoration antérieure. On y remarque notamment les tapisseries brodées à la main par Mme Jobé-Duvot elle-même et des plaques de foyer en fonte dont l'existence remonte à l'origine du Palais. Sur ces plaques figurent les armes de France et de Bretagne.

La salle des Pas-Perdus est restée intacte depuis la Révolution, qui malheureusement l'a mise en fâcheux état. On ne distingue en effet des peintures qui ornaient son plafond en bois sculpté que les armes de Bretagne. Enfin la grande chambre du Parlement où se fait maintenant la rentrée des Chambres de justice eut aussi beaucoup à souffrir de la tourmente révolutionnaire. La manufacture des Gobelins travaille à la réfection de ces tapisseries. On raconte qu'une charmante tribune située au-dessus de la porte d'entrée eut l'honneur d'être occupée par Mme de Sévigné, dont le mari était membre du Parlement. Une autre plus petite aurait servi à Anne d'Autriche.

Du Palais de Justice nous allons à l'église Notre-Dame, dont certaines parties datent du XIe siècle ; elle ne fut complètement achevée qu'au XIVe siècle. Le corps de sainte Septime, trouvé dans les catacombes, fut confié à cette église par Pie IX. Sous le porche le tombeau d'un ancien curé Joseph Meslé.

Nous traversons gaiement le Jardin des plantes sous les clairs rayons d'un soleil qui nous boudait depuis Avranches, et flâneurs nous regagnons la gare en longeant la masse imposante de la Faculté des Sciences.

Flâneurs, nous ne le serons pas longtemps, car voici que le train nous amène en la bonne ville de Vitré, dont le cachet est si bien conservé qu'on s'étonne de ne pas voir flotter sur le château la bannière aux armes du seigneur de céans. Nous nous trouvons en effet transportés ici plusieurs siècles en arrière, ce que nous voyons autour de nous tend à le faire croire. Les constructions ? Ce que nous considérions à Rennes ou à Dinant comme étrange nous devient familier, tant il y a de ces rues où les maisons surplombent la chaussée comme si elles allaient se rejoindre. On cite particulièrement la rue de la Beaudrairie, on pourrait en citer bien d'autres au caractère de vétusté aussi accentué.

Les habitants ? Si nous nous promenons à travers ces rues étroites, nous effarouchons une nuée de tricoteuses au travail sur le seuil de leur porte, dont les manières et les costumes sont d'un autre temps.

Le château, à première vue du moins, semble rester un château féodal prêt à soutenir les plus terribles assauts : ses tourelles gracieuses s'élancent défiantes vers le ciel, son pont-levis.... Oh ! ici s'arrête l'illusion. Nous pensions devoir sonner du cor pour faire connaître au sire notre venue, mais non, nous sonnons.... à la porte et au lieu d'un page, nous hésitons surpris, un garde-chiourme nous a ouvert.

Le château est en effet devenu prison départementale de la Mayenne après avoir abrité longtemps l'excellente lignée des sires de la Trémoille.

· Une autorisation spéciale du préfet nous permet de le visiter et nous pénétrons dans la grande cour. Il s'y trouve un reste de construction remontant à l'occupation romaine. Plus loin, paraissant d'autant plus légère et gracieuse que les ruines que nous venons de voir sont puissantes et lourdes, une échanguette parfaitement sculptée porte la devise des anciens seigneurs ;

Post tenebras lucem !

Il est probable que cela doit faire rêver les prisonniers qui connaissent le latin.

Nous gravissons le donjon transformé en musée. On y retrouve des indications sur l'ancienne fabrication de Vitré, le fil pour toiles. Nous parcourons le chemin de ronde semé de machicoulis et de rigoles taillées dans la pierre par lesquelles on arrosait les assaillants de plomb fondu.

Redescendus nous voyons l'ancienne salle du corps de garde voisine de l'entrée d'un souterrain long de 5 kilomètres ! Désireux de nous ménager nous ne contrôlons pas, pas plus que nous ne visitons le Musée de la ville installé dans la tour du Châtelet. Nous lui préférons l'église Notre-Dame datant du XVe siècle, ornée de sculptures élégantes. Sur une de ses façades latérales une chaire de vérité sculptée dans la pierre date de la même époque. A la sacristie on peut voir des émaux de Limoges exécutés sur cuivre et relatant des scènes de l'Ancien et du Nouveau Testament.

La permission que le préfet nous avait gracieusement accordée à Vitré s'étendait au château de Laval. Celui-ci mêlé à toutes les crises qu'eut à subir le pays depuis l'invasion anglaise, jusque les guerres de la Ligue et enfin la lutte des Chouans, remonte au Xe siècle. Un donjon de dimensions remarquables le domine. Nous en faisons l'ascension rendue amusante par ses escaliers en mauvais état et ses passages étroits et rocailleux. Enfin nous arrivons au sommet où nous pouvons juger de la disposition curieuse de la charpente. Une poutre verticale remplit l'office de pivot central, puis à la base du toit une série de poutres horizontales forment autour de cette espèce de moyeu une énorme roue. Les extrémités de ces bois débordent sur le cylindre en pierre de la tour et forment des machicoulis très larges par lesquels on pouvait, en jetant d'énormes projectiles, écraser les assaillants.

Dans la grande cour intérieure une façade ornée de fenêtres de la Renaissance est due à Guy XVI, comte de Laval. Dans les caves nous retrouvons dans la chapelle les cintres romans du Xe siècle. Des colonnes d'une légèreté relative les supportent.

Au sortir du château nous nous dirigeons vers la Cathédrale. Nous ne faisons que la traverser, une cérémonie d'ordination sacerdotale nous en empêche la visite. Commencée au Xe siècle elle ne fut terminée qu'au XVIe.

A côté de la Cathédrale la porte Beucheresse est un reste de l'ancienne enceinte fortifiée.

Nous visitons encore la chapelle des Cordeliers du XIVe siècle. Des autels en marbre sculpté sont disposés en coulisses de théâtre de chaque côté de l'édifice.

Nous retournons ensuite vers la gare non sans remarquer en franchissant la Mayenne, à droite, le vieux pont jeté en face du château ; à gauche, superbe le grand viaduc du chemin de fer.

Le Mans est une ville modernisée. On y trouve cependant aux environs de la Cathédrale notamment, d'anciennes maisons de la Renaissance aux façades en pierre singulièrement fouillées et dont l'ancienne appellation est conservée. Ainsi nous visitons la « maison de Scarron » transformée en musée, le « Grabatoire », dont le nom rappelle l'ancien usage, la « maison de la Reine Berthe », la « maison d'Adam et Ève ».

La Cathédrale est constituée de deux parties de styles absolument distincts. La première formée par la nef et la porte d'entrée principale date du XIe siècle et tient du style roman par sa masse sévère et peu dégagée. La seconde composée du chœur et du transept est aussi hardie et légère que la nef est timide et lourde ; les voûtes sont beaucoup plus élevées et les baies ajourées comme des dentelles. Le contraste de ces deux architectures, rendu plus sensible par leur juxtaposition produit un effet saisissant. La double rampe déambulatoire qui entoure le chœur est du même style XIIIe siècle.

Nous avons la bonne fortune à Notre-Dame de la Couture de pouvoir admirer de splendides tapisseries des Gobelins ornant à l'occasion d'une fête religieuse les murs dénudés de cette vieille église du VIIe siècle. Remaniée au XIIe siècle on donne sa façade comme un chef-d'œuvre de l'époque. Cette église est encore remarquable en ce qu'elle est formée d'une seule nef dominée par une voûte immense.

Du Mans nous arrivons à Chartres, dernière étape de notre voyage déterminée par la visite de la Cathédrale. On a donné ce monument comme étant le plus curieux de France. L'église de Chartres fondée, disent les légendes, par prophétie en l'honneur de la Mère de Dieu avant même la naissance de Jésus-Christ, fut incendiée et reconstruite six fois.

Au XIIe siècle, alors qu'elle était devenue un but de pèlerinage pour la France entière, un nouvel incendie survint. A ce moment des clercs emportèrent en toute hâte dans la crypte actuelle la statue de la Vierge et y restèrent enfermés tant que dura l'incendie. L'enthousiasme du peuple quand il sut la statue sauvée fut tel que sur l'initiative du cardinal Melior, nonce du Pape alors à Chartres, une souscription nationale s'organise. On veut construire

une Cathédrale à l'abri du temps et du feu, chacun y met du sien, c'est un entraînement général, qu'un écrivain du temps racontait en ces termes :

Lors vinrent gens de toutes parts
Qui en charrettes et en chars
Grands dons à l'église apportaient
Qui à l'œuvre métiers avaient.
Froment apportaient les uns,
Les autres avoine, orge et les uns
Fer et plomb extrait de minières
Et métal de toutes manières ;
Les autres vins blancs et vennaux
Les autres anneaux d'or et fermaux.
D'autre part venaient gent
Qui offrait joyaux d'argent
Hennaps, coupes, vessellemente
Et l'on mettait le tout en vente
De tout ce l'on tirait deniers
Qui se donnaient aux ouvriers
Dont il y avait grande plente ;
Ils travaillaient de volente
Car ils avaient bonne paye.
Et chaque jour étaient payés.

On avait en effet réuni rapidement assez de capiteux pour un travail de cinq ans. D'ailleurs le salaire était faible. Les maçons formaient alors des corporations religieuses assez semblables à des congrégations et travaillaient pour l'amour de Dieu. Tout marcha si bien qu'en vingt-cinq ans le gros œuvre était terminé, il ne restait que les fioritures, ouvrage de plusieurs siècles, pour achever cet ensemble harmonieux, fruit du plus bel âge du style gothique.

Ces détails nous sont donnés par l'abbé Clerval, supérieur des Clercs de Notre-Dame de Chartres, qui pousse la complaisance jusqu'à nous guider lui-même dans la visite de la crypte. Elle s'étend sur toute la longueur de l'édifice sous les nefs latérales et sous le chœur de l'église. Son tracé servit de base dans la réédification de l'édifice ; elle est donc restée telle qu'elle existait au VIe siècle. Sous le chœur, voisin de l'endroit où fut abritée la statue de la Vierge se trouve une salle où on a recherché le sol primitif, situé à 8 mètres au-dessous du sol actuel de la Cathédrale.

Suivant le fer à cheval formé en cet endroit par la crypte nous passons devant le « Puits des saints forts » (des saints martyrs des lieux forts). Ce puits dont l'existence est antérieure à celle même de l'église primitive était situé à proximité des remparts et destiné à l'alimentation des guerriers qui les défendaient. Les Romains, au cours des persécutions religieuses, y précipitèrent des martyrs, d'où le nom de « Puits des saints forts ».

Puis la chapelle de Notre-Dame de Sous-Terre, dédiée à cette vierge mystérieuse honorée par les Druides sous le nom de « Virgini Parituræ » (à la Vierge devant enfanter). La statue qui orne l'autel n'est plus la statue primitive, détruite par les révolutionnaires, elle fut remplacée depuis par une autre faite sur le même modèle. Cette Vierge, objet de l'affection des peuples, fut visitée par des rois de France. Des peintures murales rappellent la visite de Louis XIII au moment de la naissance de celui qui devait être Louis XIV. Le défunt Président Félix Faure y vint et on rapporte de lui ces paroles : « Ce monument a été, est et sera un monument national ».

Dans une chapelle latérale de la crypte on a groupé des fragments d'un bas-relief placé devant le chœur et détruit au XVIIIe siècle parce qu'il menaçait ruines. On en fit du carrelage ce qui explique leur mauvais état. Regrettons cette négligence, on a ainsi mutilé des sculptures d'une perfection rare, eu égard à l'époque à laquelle elles remontent, XIIIe siècle.

L'intérieur de la Cathédrale produit une impression profonde et commande le respect. Les colonnes imposantes, les larges voûtes et la demi-obscurité qui règne dans l'édifice contribuent à produire ce résultat.

La clôture du chœur fait notre admiration par le luxe et la finesse exquise de son ornementation. L'imagination des artistes s'y donnant libre cours a créé des merveilles devant lesquelles on se demande comment le ciseau a pu trouver tant de formes élégantes sans les répéter jamais.

Les différents tableaux ainsi formés représentent les principaux traits de l'Évangile. Jehan Saulas, François Marchand, Thomas Baudin, Tuby le Jeune, Simon Mazières en furent les créateurs au cours des XVe et XVIe siècles.

Il y a encore des heures à passer à l'examen des vitraux, de ces verrières, chefs-d'œuvre jamais surpassés, mais le temps presse, il faut partir. Nous nous éloignons donc, non sans admirer en sortant les portails et les façades couvertes de statues, interprètes fidèles de l'histoire et de la bible, dont beaucoup sont irréprochables au point de vue artistique.

Un dernier regard vers les flèches dont on a dit les clochers de Chartres unis à la nef d'Amiens, au chœur de Beauvais et au portail de Reims formeraient la plus belle cathédrale du monde. Ne regrettons pas cependant qu'à Chartres ces éléments ne soient pas réunis. On peut dire en effet avec Visconti, le conservateur du Musée du Vatican que « si l'on trouve ailleurs des parties plus belles on ne trouve nulle part ailleurs un plus bel ensemble ».

A midi nous avions pris notre dernier repas en commun et l'un des Membres de l'excursion se chargea d'exprimer à nos dévoués Directeurs notre reconnaissance pour l'heureuse organisation du voyage, nous en conserverons le plus agréable souvenir, souhaitant de nous retrouver tous dans une prochaine excursion.

E. Planquart.

III.

LES GÉOGRAPHES AU MUSÉE DE LILLE

14 AVRIL 1904.

Directeurs : MM. le Docteur VERMERSCH et E. CANTINEAU.

Messieurs le Docteur Versmerch et Cantineau, qui n'ont que de bonnes idées, avaient organisé le 14 Avril, une visite au Palais des Beaux-Arts, section de peinture. M. De Swarte. qui lui, est un modèle d'amabilité, en même temps que de goût et d'érudition, et que son titre de Président de la Commission du Musée désignait naturellement en la circonstance, a bien voulu nous servir de guide pour ce *voyage*. Le mot n'est pas exagéré, car deux heures passées avec lui au milieu des maîtres flamands, hollandais, italiens et autres. dont il nous détaillait les mérites, n'est-ce pas comme si, sur les ailes prestigieuses de l'imagination, nous avions été transportés réellement dans les pays mêmes où toutes ces œuvres avaient pris naissance ? Deux heures de flânerie artistique dans les régions sereines, *in lucid streams*, c'est peu, et cela passe rapidement comme toutes les joies de ce monde ; mais que d'affairés. dans notre grande fourmilière industrielle. auraient envié notre bonne fortune, et aussi que d'oisifs, dirais-je, si ceux-là pouvaient envier quelque chose !

Nous étions une quarantaine, — au début du moins. Beaucoup de dames s'étaient arrachées aux tyrannies mondaines pour répondre à l'appel des organisateurs. Notre guide s'en est montré d'autant plus flatté qu'elles étaient toutes jeunes, aimables et séduisantes ; les belles choses s'attirent, en vertu de la même loi d'homogénéité qui veut que les vieilles personnes revêches aiment à s'entourer de choses laides et déplaisantes. Tout s'harmonise dans la nature. Et des vers de notre ami Daniaux, que M. De Swarte connaît bien et aime à citer, nous revenaient en mémoire, au moment

Où nos yeux captivés admiraient tour à tour
Les merveilles de l'art, du temps victorieuses,
Et ces fleurs de beauté qui ne brillent qu'un jour....

Mais au diable les digressions, et en route ! Notre guide nous fait avant d'entrer jeter un coup d'œil rapide sur la façade du monument, raté comme tant d'autres édifices lillois. Cette façade est un véritable décor d'opéra, où les colonnes servent d'ornement bien plus que de support ; les fenêtres, bien que nombreuses, ne donnent qu'un jour à peine suffisant, diminué encore par les dimensions de l'escalier ; les niches qui surmontent l'édifice attendent en vain les neuf Muses récalcitrantes ; on a refusé, nous dit M. De Swarte, « d'accepter les devis d'un beau Musée, qui pour se venger est allé s'installer à Nantes ». La grande salle du rez-de-chaussée a l'air d'une crypte, où d'infortunées statues se morfondent sous des voûtes trop basses, loin de la lumière. Hélas, ici encore il est facile de voir que nous n'avons pas quitté notre humble ville natale.... Mais comme tout change, dès qu'on est parvenu au premier étage, et combien vite nous avons franchi les lieux et les temps qui doivent nous faire oublier cette impression maussade !

Voici les Hollandais. Notre première visite est pour Franz Hals, qui « préside », comme le dit fort bien notre guide, avec sa fameuse Sorcière ou Poissarde, comme on voudra. Quel dommage que le vieux peintre octogénaire, sa barbe blanche sur son justaucorps fané, — car il était pauvre, — ne puisse nous faire lui-même les honneurs de l'entrée, et nous présenter à ses compatriotes, souvent encore plus miséreux que lui : Dirk Hals, Brakenburgh, Brauwer, Pieter de Hooghe, Hendrick Pot, Van Eeckoudt, etc. Il faut nommer à part le sobre et consciencieux Van der Helst, antithèse frappante de Hals, et, dans un coin de la salle, le vieux maître Bâlois, Holbein, un peu dépaysé en cette compagnie étrangère.

La salle qui fait suite est celle des maîtres flamands. Rubens et Van Dyck y dominent de toute leur hauteur, et s'y font face avec leurs fameuses Descentes de Croix. Ce sont des aristocrates. Le plébéien Jordaens y étale ses colosses grimaçants, empâtés et vineux. Crayer y tient sa place aussi, non par le nombre, mais par le charme expressif de ses toiles, trop dédaignées généralement du public. A peine quelques-uns d'entre nous semblent-ils l'honorer d'un coup d'œil. Et Cornélis De Vos, et tant d'autres, qui ne méritent pas l'oubli injurieux où on les laisse : étoiles de première grandeur perdues dans le rayonnement solaire de Rubens !

Et voici, dans d'autres salles encore, tous les Flamands, tous les Hollandais, grands et petits, qui nous rendent le paysage, les physionomies, la vie, les mœurs à la fois si bourgeoises et si pittoresques de leur époque. Je n'insisterai pas sur les noms des peintres qui se présenteraient ici en foule. Le Musée de Lille offre cette particularité intéressante de nous montrer quelques-uns de ces maîtres sous un aspect exceptionnel et fort peu connu ailleurs : tel peintre de genre devient chez nous paysagiste, comme Jan Siberechts, et tel portraitiste y fait du nu, comme Van der Helst. Que de choses il y aurait à citer d'ailleurs, à propos des Flamands, dans l'intéressante causerie de

M. De Swarte ! On sent qu'il les aime, qu'il les préfère même à tous autres, en véritable Flamand qu'il est aussi, épris avant tout de joie et de couleur.

Dans une partie de la salle d'angle où nous arrivons, et sur un cadre de peluche rouge, se trouvent trois tableaux, sans plus, qui composent toute notre École anglaise. C'est peu, et c'est beaucoup si l'on tient compte de la valeur artistique de ces toiles : trois chefs-d'œuvre de vérité et de couleur. « Les Anglais se vendent actuellement très cher ». Je ne suppose pas qu'il y ait, dans cette phrase de notre cicérone, la moindre ironie désobligeante à l'égard de nos voisins, — et presque alliés. En tous cas, les acheteurs, chez nous, ont raison d'attendre une ère de moindre protectionnisme, en fait d'art.

Les Italiens sont moins nombreux dans notre Musée que les Flamands ; néanmoins ils occupent encore plus d'une salle. Nous retrouvons ici, bien qu'en des œuvres secondaires, les grands coloristes vénitiens, tels que Tintoret et Véronèse, ou encore la dynastie des Bassano, sur lesquels notre guide appelle notre attention, car ils ont précédé Rembrandt, nous dit-il, dans la découverte du clair-obscur. Ce sont aussi les Florentins et les Ombriens, plus délicats, plus soigneux de la ligne. On devine dans leurs toiles, sous la lumière plus discrète et amoureusement caressée, sous la grâce exquise et quelquefois un peu maniérée des figures, la douce vie italienne telle qu'elle pouvait être à « la grande époque », et telle que les voyageurs nous la peignent encore aujourd'hui. Nous retrouvons également les Romains, — j'allais dire, incorrigible géographe : la campagne romaine, — dans la gravité triste du Caravage, dans le sourire languide, — et un peu convenu peut-être, un peu image, — de la Vierge de del Sarto. Il faudrait mentionner également les primitifs italiens, si naïfs, si curieux. Et les Espagnols ! Et l'âpre saint Jérôme de Ribéra ! Et cet étrange Goya, qui nous donne une si intense vision d'Espagne avec ses compositions féroces, d'un réalisme tourmenté ! Tous ces maîtres ne se doutaient guère apparemment que, derrière la couleur matérielle dont ils enduisaient leurs toiles, transparaissait pour nous la leçon de géographie qu'ils y avaient enfermée !

L'École française de la fin du XVIII[e] siècle, si mal représentée dans la plupart des Musées européens, possède à Lille ses plus nombreux et ses meilleurs peintres. Il faut citer ici, avant tout, l'admirable suite de portraits signés Boilly, qui constituent un document historique de premier ordre. Le grand Watteau n'a chez nous qu'une toile, et des plus secondaires parmi son œuvre, mais les Watteau de moindre envergure n'y sont pas à dédaigner, et leurs scènes, leurs paysages historiques, constituent eux aussi des documents précieux pour notre pays. Grâce à eux, nous voici ramenés insensiblement à notre bonne vieille ville, que nous avions quittée tout à l'heure avec tant de hâte.

L'École française du XIX[e] siècle est tout éclectique. Pour ne parler que des tableaux contenus dans une même salle, rien n'est plus différent de la

romantique Médée, par exemple, que l' « Après-midi à Ornans », du maître réaliste Courbet, et rien ne rappelle moins le « Soir », de Daubigny, avec son opulence de lumière étouffée, que telle matinée brumeuse et mythologique, de Cazin ou de Corot. Au point de vue cosmopolite également, tout se trouve dans cette collection : intérieurs, scènes et paysages bretons, cévenols, lorrains, beaucerons, italiens, espagnols, moresques, norvégiens, etc. ; une telle variété caractérise bien le goût d'exotisme particulier à notre époque, et nous géographes, habitués à entendre chaque semaine les voyageurs les plus divers nous décrire les milieux les plus disparates, nous retrouvons-là nos habitudes d'esprit, qui eussent bien étonné « les vieux » d'autrefois. Est-ce à dire que nous soyons incapables de sentir le charme des choses qui nous entourent ? Bien au contraire, le contraste accentue chez nous la force des perceptions, et, grâce à Dieu, nous avons encore dans notre immortelle Flandre, toujours jeune, bien des peintres avisés, consciencieux et fidèles, qui s'attachent à nous en rendre les aspects familiers : il serait trop long de les nommer ici, et quelques-uns d'ailleurs, non des moindres, méritent de trouver place dans notre Musée, à côté des Breton, des Demont, des Carolus Duran, des Colas, des Salomé, des Duyver, des Duhem, des Thys, et de tant d'autres que j'oublie. Quel dommage que l'admirable Maritorne de M. Menet, si flamande par la robustesse du dessin et de la couleur, soit à jamais détruite ; elle aurait pu y figurer elle aussi pour la joie de nos descendants, à côté, par exemple, de quelque amazone aristocratique de Paul Lefebvre, ou, pour rester dans une note plus flamande, de quelque vieille en méditation, signée De Winter ! Car une leçon d'art est faite surtout de ces contrastes.

Qu'on me pardonne toutes ces réflexions personnelles. J'aurais voulu résumer ici les savantes et intéressantes explications de notre guide, en y insérant les mots pittoresques, les critiques fines et spirituelles, les rapprochements féconds, auxquels il se plaisait avec sa souplesse d'esprit habituelle. Mais comment recueillir ses paroles, comment l'approcher même, au milieu de la foule des « disciples » qui l'entouraient ! Car, par un piquant phénomène de cristallisation, notre groupe, restreint au début, s'était augmenté insensiblement de tous les éléments nouveaux rencontrés en route. C'était, — qu'on me pardonne cette image, — comme les mouches autour d'un gâteau de miel : les dernières venues étaient les plus pressées, les plus avides, en sorte que les autres n'avaient plus qu'à s'éloigner....

Notre visite s'est terminée par un très rapide examen de la collection Wicar, et par un pieux pèlerinage auprès de la délicieuse « Tête de cire », sur l'origine de laquelle les critiques ont tant disserté. Elle était là, dans sa logette solitaire. Elle nous a regardés de son air humble et doux, avec ce sourire un peu vague comparable à celui de la Joconde, et elle nous a dit : « Je suis triste, Messieurs les géographes, triste et bien fatiguée, de penser à toute la rumeur qui s'est faite sur mon nom, car je n'ai souci que de tran-

quillité ; je n'aime pas les savants ; le bruit et la lumière me font mal. Ne me demandez pas quel artiste m'a donné le jour, ni si je fus jadis Milanaise, Romaine ou Florentine, voire même Athénienne, comme d'aucuns l'ont prétendu. Appelez-moi surnaturelle, si vous voulez, mais ne cherchez pas à me comprendre, regardez-moi, admirez-moi, car je le mérite pour celui qui m'a faite, et surtout aimez-moi ; aimez-moi simplement, avec votre âme, comme les artistes, comme les poètes ! » Et nous sommes partis, nous l'avons laissée, seule, suivre son rêve....

Il y a eu encore quelques paroles aimables du Docteur Vermersch, à l'adresse de notre obligeant cicerone. Après quoi nous avons pris nous-mêmes congé les uns des autres.

G. Houbron.

IV.

EXCURSION EN FLANDRE

(MONT NOIR, MONT ROUGE, YPRES, KEMMEL)

23 MAI 1904.

Directeurs : MM. Godin et Aug. Schotsmans.

Profitant du loisir général du Lundi de Pentecôte, un groupe de trente-six personnes, dans lequel un bon nombre de dames et de jeunes filles donnait la note gaie, quittait Lille le 23 Mai, à 8 h. 20 du matin, pour prendre part à l'excursion organisée par la Société de Géographie. Dirigée par MM. Godin et Aug. Schotsmans, cette excursion avait surtout pour objectif le Mont Noir et le Mont Rouge, Ypres et le Mont Kemmel.

La pluie tombée drue de bon matin n'avait pas effrayé nos excursionnistes et leur avait seulement ménagé des routes sans poussière. D'ailleurs l'entrain et la bonne humeur de M. Godin sur le parcours en chemin de fer de Lille à Bailleul rassurèrent bien vite les plus timorés.

A Bailleul, les excursionnistes prirent place dans sept voitures et sous un ciel devenu plus clair, on gravit jusqu'à l'église, puis on redescendit cette ville, au grand plaisir des habitants alignés devant leurs demeures en ce jour de fête. Puis vint la belle campagne de Flandre, avec ses houblonnières et ses routes parées et embaumées d'aubépine. Aussi, après la traversée de St-Jans-Cappel, quand on demanda, au Mont Noir, s'il y avait des amateurs « alpinistes » pour franchir à pied ce Mont et le Mont Rouge, presque tout le monde descendit à terre, laissant faire aux voitures le grand tour. Et ce fut une très agréable traversée pour les piétons, qui eurent le plaisir de la marche en plein air, par monts et vaux, et jouirent d'un paysage étendu sur Bailleul, sur le Mont Kemmel et sur Locre. Après avoir rallié la riante jeunesse, qui s'était éparpillée dans le bois du Mont Rouge, à la cueillette des fleurs, les Directeurs de l'excursion firent remonter tout le monde en voiture et l'on prit la direction d'Ypres, après avoir côtoyé l'étang de Dikebusch. L'approche d'Ypres donne l'impression d'un centre agricole et calme, aux cultures très soignées, et l'on est loin d'y retrouver ces faubourgs populeux des XIIIe et XIVe siècles, qui donnaient alors à cette cité une population de plus de 200.000 âmes.

Avant de passer aux curiosités d'Ypres et après un regard seulement d'admiration, au passage, pour la majestueuse Halle aux Draps, du XIIIe siècle,



LES HALLES.

qui impressionne les plus indifférents, les excursionnistes entrèrent à l'Hôtel de la Châtellenie, où les attendait un réconfortant déjeuner. Au dessert

M. Godin, avec sa bonne grâce habituelle, remercia les participants d'avoir répondu avec tant d'empressement à l'appel de la Société de Géographie.

Cependant, on avait hâte de voir en détail la Halle, ce Louvre des anciens drapiers de la commune d'Ypres. Le *Nieuwerck*, au style de la Renaissance espagnole, qui y est adossé à l'Est, et qui contient aujourd'hui les bureaux de l'Administration communale, n'est malheureusement pas ouvert au public et l'on ne peut qu'admirer de l'extérieur cette élégante construction. Après un coup d'œil donné à la *Petite Conciergerie*, aux pierres rongées par le temps, où échevins et gens de l'Hôtel de Ville festoyaient jadis, on pénètre dans la Halle par la *Salle échevinale*, aux peintures à fresques, si artistiquement restaurées, qui sert actuellement de Salle des Mariages. Mais c'est toujours un sentiment de stupéfaction qui se produit parmi les visiteurs quand ils arrivent à l'entrée de la *Grande Salle des Halles*, qui mesure 2,472 mètres carrés. Dans la partie située entre le Nieuwerck et le Beffroi, les excursionnistes admirent en détail les peintures murales de Ferdinand Pauwels, destinées à glorifier le passé de la ville. A l'occasion de la troisième peinture, qui représente la comtesse Jeanne de Constantinople accordant, le Vendredi-Saint de 1206, la grâce à des prisonniers, M. Godin rappelle que cette même comtesse exerçait aussi la souveraineté sur Lille et que par les nombreuses fonda-



Les Halles et le Nieuwerck.
La Tour de la Cathédrale.

tions de bienfaisance qu'elle y a laissées, elle aurait bien mérité que sa statue fût érigée dans notre ville. La visite se continue par le Beffroi central, et par

la Salle Delbecke, où ce peintre, originaire d'Ypres, a voulu symboliser les diverses manifestations de la vie communale.

Puis, les excursionnistes passent à la Cathédrale St-Martin, cette sœur voisine de la Halle, édifiée comme celle-ci au XIIIe siècle et dans des proportions aussi grandioses. Les deux monuments attestent, chacun à sa manière, la grandeur passée d'Ypres, avant que les guerres étrangères et surtout les dissensions intestines eussent réduit cette cité à l'état modeste où nous la voyons aujourd'hui. L'accueil toujours bienveillant des Belges nous permit, malgré l'office du soir, une promenade jusqu'au transept de la Cathédrale, mais, dans ce passage nécessairement rapide, on dut se borner à une vue d'ensemble, puis l'on sortit pour admirer l'extérieur et notamment la tour de 57 mètres de hauteur.

De là, on parcourut la ville, pour aller voir le groupe des trois *Maisons des Corporations* et notamment celle des Bateliers, si florissants jadis, quelques édifices curieux rue du Vieux-Marché-au-Bois, en face d'un beau jardin public, et surtout rue de Dixmude la *Maison Biebuyck*, la plus belle façade gothique d'Ypres. Le Musée Merghelynck n'ayant pu être visité, les excursionnistes passent en revue diverses curiosités dans le quartier de la rue de Lille, l'ancienne chapelle de l'*Hospice Belle*; la maison dite *des Templiers*, qui, au-dessus des fenêtres modernisées du rez-de-chaussée et du premier étage, conserve, au second, des ogives contemporaines de la Halle aux Draps; le *Lombard*, qui rappelle la nationalité de ceux qui s'adonnèrent les premiers à l'industrie des prêts sur gages; l'*Église St-Pierre*, qui a gardé de son ancienne construction (1073) une intéressante façade romane, la *Maison de Bois*, du XVe siècle, qui, sans valoir celle qui est conservée dans la grande Salle des Halles, donne une idée des habitations flamandes du Moyen-Age; enfin la *Halle aux Viandes*, dont le bas, édifié dans le même style que la Halle aux Draps, a conservé sa destination primitive et dont le premier étage et les deux pignons, de construction plus récente, renferment les collections d'un Musée.

Vers cinq heures, les excursionnistes reprennent les voitures, pour se diriger par une belle route vers le Mont de Kemmel. Arrivés dans cette localité, qui était alors en pleine fête, ils font joyeusement l'ascension du Mont, puis de l'observatoire, d'où l'on dominait un vaste panorama des Flandres. Ypres se voyait en pleine lumière, ainsi que l'étang de Dickebusch; au loin Bailleul déjà dans la brume, et quantité de villages éparpillés dans la verte campagne.

Après une collation au restaurant Delobel, les voyageurs reprirent en voiture le chemin ombrageux de Kemmel à Bailleul. Mais la nuit était venue et c'est presque dans l'ombre qu'on aperçut, au passage, le grand établissement des aliénées, avec son entrée monumentale. L'heure du retour avait sonné et, bien que la jeunesse n'eût demandé qu'à prolonger cet agréable voyage, il

fallut reprendre le train à dix heures un quart pour rentrer à Lille vers minuit. Du moins, les excursionnistes revenaient-ils ravis d'une journée où les agréments de la campagne s'étaient si heureusement mêlés à la visite de curieux souvenirs de notre hospitalière voisine, la Belgique.

J. PELTIER.

M. EUGÈNE GALLOIS EN CHINE

Notre vaillant collaborateur continue a nous donner au cours de son voyage des nouvelles que nous sommes heureux de faire connaître à ses collègues, en leur annonçant avec plaisir que la Société de Géographie de Paris a décerné récemment une Médaille d'argent à ses travaux.

Voici en quels termes s'exprimait le rapport de M. le Baron Hulot, Secrétaire-Général de la Société de Géographie de Paris, pour justifier l'attribution de cette récompense :

« L'artiste qui voyage et dont la plume alterne avec le crayon pour saisir au passage telle vue de pays, tel type, tel trait de mœurs, n'est pas seulement un curieux épris d'espace et de nouveauté. S'il joint à ce talent le souci de voir juste et le désir de servir son pays, s'il consigne dans des albums et des brochures des impressions vécues et si dans des conférences nombreuses il s'est donné la tâche d'esquisser ce que ses pérégrinations et ses tours du monde lui ont appris, son œuvre est féconde.

« M. Gallois nous a ainsi promené de l'Atlantique au Pacifique, tantôt visitant après nos colonies des Antilles et de la mer des Indes nos possessions océaniennes, tantôt séjournant en Indo-Chine ou parcourant la façade de notre empire africain.

« Il s'est passionné pour cette œuvre qu'il poursuit avec désintéressement depuis dix ans, et celle-ci se confond trop souvent avec la nôtre pour que nous ne saisissions pas l'occasion de la signaler en décernant à notre collègue la Médaille d'argent du prix Alexandre Boutroue ».

Toutes nos félicitations vont cordialement au lauréat.

Nous insérons un fragment de sa dernière lettre et nous le faisons suivre de son article sur le Yang-Tsé-Kiang et de renseignements sur le chemin de fer de Pékin à Hankéou dont ses notes nous fournissent la substance.

Sur le Yang-Tsé-Kiang ou Fleuve Bleu,
30 Avril 1904.

Je poursuis le cours de mon voyage dans de bonnes conditions d'une façon générale mais pas comme temps, car je viens de subir plusieurs semaines de fraîcheur, presque de froid, suivi brusquement de température chaude, lourde....

De Hong-Kong je suis donc venu à Changhaï, puis je suis parti visiter la vallée du Yang-Tsé-Kiang, cette gigantesque artère fluviale du centre chinois, que j'ai remontée jusqu'aux premiers rapides en amont des gorges pittoresques et grandioses d'Itchang (beauté naturelle de premier ordre).

Je pense de Changhaï pousser sur Pékin puis revenir sur mes pas pour passer au Japon et gagner l'Amérique.

Je n'ai pas omis ces jours-ci une visite au chemin de fer Hankéou-Pékin, qui atteindra bientôt le Fleuve Jaune et se soudera au tronçon venant de Pékin . . . .

EUGÈNE GALLOIS.

SUR LE « YANG-TSÉ-KIANG », « TA-KIANG » (GRAND FLEUVE) OU FLEUVE BLEU

Tels sont, la géographie la plus élémentaire nous l'apprend, les divers noms donnés au grand fleuve chinois par excellence, le premier fleuve de l'Asie et un des premiers également du monde d'une façon générale, et je me permettrai d'ajouter le premier sans conteste de tous sous le rapport de la navigation, dont l'intensité ici n'est pas croyable. J'ai pu en juger par moi-même pendant plus d'un mois de voyage sur ce Yang-Tsé, long de près de 5.000 kilomètres sur lesquels j'en ai pu franchir presque 2.000, de son embouchure aux rapides semés sur son haut parcours en amont d'Itchang.

Il descend, comme ses frères chinois, ou ses cousins, indo-chinois, siamois, birmans, indiens, du haut plateau thibétain, et coule d'abord pendant des milliers de kilomètres au milieu de montagnes élevées en des gorges plus ou moins profondes, hérissant son cours de difficultés souvent insurmontables, et cependant il est utilisé par ces hardis nautoniers chinois que rien n'arrête

jusqu'à près de 3.000 kilomètres, soit par lui-même, soit par certains de ses tributaires, comme le Min arrosant Tchington, la capitale du Setchouen, une grande cité de un demi-million d'habitants (1). Le Yang-Tsé lui-même porte des jonques jusqu'à Sui-Fou et même au delà ; il a vu également déjà des bateaux à vapeur, comme la vaillante canonnière l' « Olry », que je rencontrai et même j'empruntai jusqu'à Itchang. Mais le grand port du haut Yang-Tsé est Tchong-King, où réside un de nos consuls et où semble prédominer l'influence française, grâce à la présence de quelques-uns de nos marins et de hardis commerçants nos compatriotes, éclaireurs d'avant-garde, au cœur de la vieille Chine.

Tchong-King est une ville de peut-être 2 à 300.000 âmes, qui voit passer des milliers de jonques, et est située à plus de 2.300 kilomètres de la mer. 500 kilomètres plus bas on trouve Itchang ; mais c'est entre ces deux points que la navigation est des plus délicate, difficile souvent, dangereuse parfois. Le fleuve, en effet, s'est tracé son lit parmi les sinuosités de la montagne, il se l'est même quelquefois creusé au milieu des roches, et les obstacles se trouvent semés sur ce parcours, plus ou moins redoutables selon la hauteur des eaux. A une certaine époque, correspondante à notre été, la navigation est suspendue. C'est en hiver que le passage est par contre le plus praticable, et, dans certains cas, il s'effectue assez facilement, mais nécessite toujours des précautions.

Il est là des endroits des plus pittoresques, gorges profondes au fond desquelles se précipite l'eau avec des vitesses de plusieurs kilomètres et même de plusieurs lieues parfois à l'heure, formant des tourbillons, se brisant avec fracas sur des roches. Eu certains points des parois à pic surplombent le fleuve de 100, 200, 300 mètres de hauteur, plus ou moins crevassées, perforées même de trous, de grottes. On comprend sans peine la grandeur sauvage de tels paysages.... qu'on ne saurait oublier. A la montée les jonques se font péniblement et lentement remorquer à la corde par de véritables grappes humaines accrochées aux aspérités des rocs ou se faufilant dans les éboulis, s'aidant de la voile quand le temps est propice, voire même d'avirons, de gaffes ; tandis qu'à la descente elles se laissent emporter au fil du courant. Ces jonques peuvent porter souvent jusqu'à 30, 40, 50 tonnes de marchandises : certaines sont aménagées pour passagers, telles les dahabiehs du Nil. Le prix du transport est élevé, ce qui ne doit pas surprendre, si on songe aux difficultés et aux risques, car assez nombreux sont les accidents, parfois les naufrages. Le long du parcours il est des centres habités et même des villes fortes de 10, 20 et même 50.000 habitants.

---

(1) La statistique n'existant pour ainsi dire pas encore en Chine, on ne peut donner que des chiffres d'évaluation approximative.

Itchang, à la sortie des gorges, est un port où pullulent à certains moments les jonques en rangs serrés. A partir de là le fleuve s'étale plus ample et de 2 ou 300 mètres de largeur il en gagne quelques centaines facilement, rétréci encore un instant, avant de s'épandre librement dans les immenses plaines qu'il a formées de son alluvion accumulée à travers les siècles. Il semble se reposer et sans se presser forme une quantité de lacets fantaisistes et changeants. A un moment il entre en contact avec un grand lac le « Toung-Ting », sorte de réservoir, de lac Mœris. Sa direction générale est de l'Ouest à l'Est, mais il remonte alors au Nord pour reprendre ensuite sa route vers l'Est. C'est près de ce coude, à 1.200 kilomètres encore de la mer, qu'il dessert la grande capitale commerciale chinoise, composée des trois cités ; Hankéou, Han-Yang et Ou-Chang où réside le plus puissant des vice-rois chinois. — L'ensemble de ces villes qui auraient jadis compté, paraît-il, des millions de Fils du Ciel, peut encore être évalué à 2 millions environ. A côté d'Hankéou, point de départ du Sud du chemin de fer franco-belge de Pékin à Hankéou. familièrement appelé « Pé-Han », une véritable ville européenne s'est bâtie de toutes pièces sur une façade de quais de plusieurs kilomètres. D'abord anglaise ; elle est devenue aussi française, russe, belge, puis allemande et japonaise ; et elle se développe de jour en jour. L'avenir lui réserve probablement une grande destinée, à cause de sa situation ; elle sera reliée à Canton au Sud par voie ferrée, comme avec Pékin.

Les Français sont là en bonne position et il faut espérer qu'ils ne feront que gagner du terrain ; leurs intérêts dans le chemin de fer devraient en être le gage.

A Hankéou. le Yang-Tsé reçoit encore un de ses affluents des plus utilisés le Han, belle voie de navigation longue de centaines de kilomètres.

Un peu plus bas il sert de déversoir au grand lac Poyang, presque aussi vaste que le Toung-Ting.

Et après s'être incliné vers le Sud après Kin-Kiang, une grande ville derrière laquelle se profile le plus haut massif montagneux que l'on trouve dans cette portion dite le Bas-Fleuve, comportant un millier de kilomètres jusqu'à son embouchure, le Yang-Tsé remonte sensiblement dans une direction Nord-Est pour reprendre sa marche vers le soleil levant. Ces petites montagnes avec leur altitude de 1.000, 12 et 1.500 mètres ont été choisies comme stations estivales par les Européens, qui vont y chercher un peu de fraîcheur pendant les grosses chaleurs.

C'est surtout sur la rive droite que le pittoresque du paysage s'accuse en une suite de collines verdoyantes d'une façon capricieuse tombant par endroits brusquement dans le fleuve en falaises sur lesquelles quelque pagode ou quelque fort se montre par ci par là. Un rocher s'en détache même isolé dans le lit du fleuve ; il est dit le « Petit Orphelin »....

La vie devient plus intense au fur et à mesure que l'on descend et les

centres se multiplient, petites ou grandes villes, comme Ngankin, Wuhu, Zaïping et la célèbre Nankin, à l'énorme enceinte, mais bien déchue de son antique splendeur. Ces pays en effet ne se sont pas relevés depuis la terrible révolte qui a mis à feu et à sang cette partie de l'Empire, le soulèvement des Taïpings si durement réprimé.

Le Yang-Tsé s'élargit démesurément à l'approche de la mer où il se déverse en un immense estuaire large de plusieurs lieues.

Telle est au résumé cette gigantesque route aquatique desservant les plus riches provinces de l'Empire Céleste, peuplées de 150 à 200 millions d'êtres humains, et sur laquelle vivent des millions de bateliers.

Mais il est impossible de donner des chiffres sur son importance commerciale, vraiment colossale, surtout en un aussi bref aperçu, simple impression d'ensemble.

Eugène GALLOIS.

LE CHEMIN DE FER DE PÉKIN A HANKÉOU

Cette ligne qu'on a coutume en Chine de nommer simplement le « *Pé-Han* » est à voie normale et aura une longueur de 1.200 kilomètres environ.

Elle fut d'abord concédée, il y a dix ans, à l'Allemagne qui l'a ensuite abandonnée. Un syndicat franco-belge, dans lequel les fonds français entraient pour 70 % du capital, en reprit les études en 1898 et en arrêta bientôt le tracé.

Vers la fin d'Avril 1904, après cinq ans de travaux effectifs, il y avait :

Dans la section Sud, de Hankéou au Hoang-Ho (Fleuve Jaune), laquelle a une longueur totale de 525 kilomètres environ, 460 kilomètres de rail posé dont 380 en exploitation ;

Dans la section Nord, du Fleuve Jaune à Pékin, d'une longueur totale de près de 700 kilomètres, environ 500 kilomètres livrés, le reste à construire.

On s'attend à l'achèvement de la section S. dans deux mois et à celui de la section N. dans un an.

En quittant Hankéou la voie traverse des plaines, puis du 150e au 250e kilomètre un pays montueux avec beaucoup de tranchées et de remblais et un seul tunnel de 340 mètres. Puis elle s'établit jusqu'à Pékin sur un terrain plat, en grande partie la plaine alluvionnaire du Hoang-Ho. C'est la région des ponts de dimensions diverses. Celui du Hoang-Ho aura plus de 3.000 m.

Les mauvais fonds et la variabilité du lit du fleuve en rendent la construction délicate.

Dans le courant de 1905, les trains parcourront le trajet tout entier et se relieront probablement au Transmandchourien. La Compagnie des Wagons-Lits a déjà songé à y faire circuler ses voitures, mais elle n'y est pas encore décidée.

Malheureusement le matériel franco-belge ne semble pas merveilleux. Les locomotives sont insuffisantes comme puissance et déjà en mauvais état, paraît-il.

Le haut personnel de cette entreprise est presque exclusivement belge ; les Français en sont évincés, nous dit-on, sans que nous sachions s'ils se sont présentés bien nombreux et pourvus des capacités nécessaires. Beaucoup de jeunes gens sortis de nos écoles spéciales ont-ils cherché à y appliquer leurs connaissances ?

Quant au personnel subalterne, ouvriers, chauffeurs, mécaniciens, chefs de train et même chefs de gare sont généralement chinois.

On peut juger déjà du succès de la ligne. Le trafic des subdivisions exploitées dépasse toutes les prévisions. Là comme en Indo-Chine les Jaunes ont adopté sans hésitation ce moyen de transport. Nous connaissions par d'autres exemples avant celui-ci la lucidité d'esprit de ces commerçants en tout ce qui peut faciliter leurs transactions. Voyageurs et marchandises abondent.

Un autre effet, moral celui-ci, est pour nous inappréciable. Ce chemin de fer et son administration constituent un moyen très efficace de propager notre langue.

Ne désespérons pas de voir s'accroître petit à petit l'invasion pacifique de nos compatriotes allant chercher là-bas une légitime rémunération personnelle de leurs efforts, et pour leur pays une influence et des débouchés plus étendus sur un immense champ d'action où la nature a prodigué ses dons que des masses humaines considérables sauraient exploiter fructueusement sous la direction européenne.

La lutte présente dont la Chine est l'objet ne doit pas nous décourager. Elle tient en suspens deux adversaires dont, malgré leur puissance, ni l'un ni l'autre ne semble devoir compter sur un succès écrasant. Quel qu'en soit le résultat, le vainqueur ne sera pas probablement de longtemps en mesure de barrer en Chine la route aux Occidentaux. Ceux-ci commettraient une faute difficile à réparer plus tard s'ils ne profitaient pas des circonstances pour y continuer leurs travaux et y renforcer leurs positions.

SOCIÉTÉ NEUFCHATELOISE DE GÉOGRAPHIE

VORORT DES SOCIÉTÉS SUISSES DE GÉOGRAPHIE

Le Président du Comité du Vorort des Sociétés suisses de Géographie vient par une lettre, en date à Neufchâtel du 22 Juin dernier, adressée à la Société de Géographie de Lille, d'inviter les Membres de cette Société à prendre part les 23, 24 et 25 Septembre prochain, à Neufchâtel, siège du Vorort, à la réunion des Délégués et à l'Assemblée générale des Sociétés suisses de Géographie.

Les Membres de la Société de Géographie de Lille qui auraient l'intention d'assister à ce Congrès et d'y faire des communications sont priés d'envoyer avant le 1er Août prochain, leur adhésion et le titre de leurs communications à M. ARTHUR DUBIED, Président du Comité du Vorort ou à M. H. JACCARD, Secrétaire, à Neufchâtel.

BIBLIOGRAPHIE

PAUVRE ET DOUCE CORÉE, par Georges DUCROCQ.
Paris, Champion, 1904.

Notre concitoyen, M. Georges Ducrocq, qui a séjourné pendant quelque temps en Corée, vient de faire paraître sous ce titre une plaquette fort intéressante, ornée de jolies illustrations. Ce qui lui a semblé curieux dans ce pays, c'est moins le pays lui-même, — pittoresque mais difficile à parcourir à cause de sa nature sauvage, — que le type, le caractère et les mœurs des habitants. Il nous dépeint ces derniers comme étant d'une fort belle race, bien prise, la taille imposante chez les hommes, le visage fin et expressif chez les femmes. Mais c'est (et mal lui en a pris du reste), un peuple enfant, un peuple dilettante. De ce chef, M. Ducrocq éprouve à l'égard de la « Pauvre et douce Corée » une sympathie.... de dillettante lui aussi, mélangée d'ironie aimable et légère. Les Coréens sont gais, insouciants, frivoles, musards au possible, ils « vivent dans les nuages », nous dit l'auteur. Ils portent des vêtements coûteux, comiques, compliqués et inutiles ; ces vêtements sont blancs d'ailleurs, de préférence, quelque saison et quelque temps qu'il fasse : cette ressemblance avec Pierrot prouve leur gaîté, paraît-il. Ils aiment les pro-

verbes, — comme tous les peuples très jeunes ou très vieux, — les belles légendes merveilleuses, les bons mots, les danses, les chansons, les promenades aux lanternes. Ils ont un sens vif de la poésie dans la nature ; à moins de pauvreté extrême, ce qui arrive souvent, ils savent orner leur maison avec goût et originalité. Paresseux, sans doute ; mais le fisc est si exigeant, et la vie si précaire ; le Coréen travaille volontiers, et adroitement, partout où il peut accroître son pécule avec quelque sécurité. Les nobles, les lettrés, les mandarins, si lourds sur les épaules du pauvre peuple, sont charmants pour l'étranger, et d'une politesse exquise. Tel riche amateur de jardins a offert à l'auteur des œillets rarissimes, et l'a reçu à l'européenne dans sa maison d'emprunt, quitte, son hôte une fois congédié, à s'en retourner « à la vieille maison coréenne, à la case de papier, bien chaude, avec sa femme, ses enfants, et la pipe des aïeux ». Et les marmots de l'école, comme ils sont gentils, et studieux, avec leurs têtes éveillées ! Notre compatriote a passé de longues heures, dans une petite école, « à écouter M. Pak ou M. Hou épeler de leur mieux l'histoire de France », à laquelle ces étrangers s'intéressent aussi bien que nous. N'est-il pas consolant, aux heures tristes, de savoir que la France est aimée là-bas, comme elle l'est d'ailleurs sur d'autres points du globe ? Peut-être y a-t-il là un peu d'illusion, mais quel plaisir d'y croire, et de pouvoir dédier son livre « aux Français de là-bas, qui ont fait aimer la France ! »

Ce livre, il mérite d'être lu, pour les détails curieux et intéressants qu'il contient, et aussi pour la façon dont il nous les présente. Il est écrit avec charme, talent, — et simplicité : preuve de goût chez un jeune auteur qui ne doit pas en être, on le devine, à ses essais littéraires.

Ouvrages de M. E.-A. Martel, envoyés par l'Éditeur Delagrave. — Don de l'Auteur.

I. **LES CÉVENNES ET LA RÉGION DES CAUSSES :** Lozère, Aveyron, Hérault, Gard et Ardèche (1890).

II. **LES ABIMES :** Les Eaux souterraines, les Cavernes, les Sources, la Spéléologie (1894).

III. **LE TRAYAS** (Var) **ET L'ESTÉREL** (Agay, Cap Roux, etc., 1899).

IV. **IRLANDE ET CAVERNES ANGLAISES** (1897).

V. **LE GOUFFRE ET LA RIVIÈRE SOUTERRAINE DE PADIRAC** (Lot).

Bien qu'un certain nombre de ces ouvrages aient déjà été mentionnés et analysés dans notre Bulletin, nous tenons à les signaler à nouveau, et parce qu'ils le méritent par eux-mêmes, et parce que l'auteur vient de nous les offrir gracieusement à la suite de la belle conférence qu'il a faite à Lille. Tous ces volumes traitent, on le voit, de spéléologie (science des cavernes) : il semble que ce mot ait été inventé spécialement par M. Martel, qui est devenu en France, et même en Europe, le protagoniste du genre. M. Martel a inventé, on peut le dire, un mode

spécial d'« exploration » de notre planète, c'est l'exploration en profondeur, à laquelle les voyageurs les plus aventureux n'avaient guère songé jusqu'ici. Il ne faut pas moins de science, de sang-froid et d'énergie pour pénetrer dans les entrailles du sol, par les fissures des eaux profondes et les cavernes (descensus Averni), que pour jeter l'ancre dans une île inhospitalière, débrousser une forêt vierge, ou traverser les armes à la main quelque lointaine tribu d'anthropophages.

Pour en revenir aux ouvrages mentionnés plus haut, nous recommandons tout spécialement la lecture des « Abîmes », livre magistral où se trouve résumées et condensées scientifiquement la plupart des observations faites par M. Martel au cours de ses explorations spéléologiques en France.

LA CRÉATION DE L'OUTILLAGE PUBLIC DANS L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE, par André Lefebvre, Commissaire des troupes coloniales, Docteur en droit, etc. Avant-propos de M. Charles Lemire, Résident honoraire de France. — Don de l'Auteur.

Depuis quelques années, l'opinion et les pouvoirs publics se préoccupent activement de notre grande colonie de l'Ouest africain ; des remaniements importants ont eu lieu dans son organisation administrative, et une loi récente vient d'y autoriser un emprunt de 65 millions pour l'exécution de divers travaux d'utilité publique. S'il est consolant de voir, en Afrique comme presque partout ailleurs, notre système de colonisation adopter enfin des méthodes pratiques et entrer franchement dans la voie de la mise en œuvre effective, grâce un peu à la collaboration de tous, il ne l'est pas moins de constater que la jeune génération de notre pays contribue elle aussi à cette impulsion, puisque dans ces dernières années des thèses de doctorat nombreuses ont été soutenues devant nos Facultés sur des questions nettement coloniales, et puisque l'auteur du présent livre, M. André Lefebvre, est lui-même un des plus jeunes parmi nos universitaires et parmi nos fonctionnaires coloniaux. C'est ce que M. Charles Lemire, dans la préface du livre, appelle avec beaucoup d'à-propos « l'outillage personnel et intellectuel », non moins indispensable évidemment à nos colonies que l'outillage matériel dont on s'occupe de les doter.

Le mot outillage semble rébarbatif à première vue, et capable de n'intéresser qu'un petit nombre de lecteurs spécialistes. En réalité, il renferme beaucoup plus de choses qu'il n'en a l'air, car il signifie, outre les moyens financiers par lesquels on pourra perfectionner notre outillage économique actuel, tous les grands travaux publics d'assainissement et d'hygiène, les travaux d'aménagement des ports, la navigation des fleuves, l'établissement de chemins de fer, de routes, de canaux, les travaux d'irrigation, la mise en valeur du sol par l'agriculture, par l'exploitation des richesses minières, le commerce, voire même l'éducation économique des populations soumises à notre protectorat. Autant de chapitres intéressants, traités par M. André Lefebvre avec une documentation rigoureuse et une compétence indiscutable *de colonial.*

Plus curieuse encore peut-être, pour le plus grand nombre de lecteurs du moins, est la cinquième partie du livre, intitulée : Comparaison de l'Afrique française et de l'Indo-Chine. En parlant ici de nos possessions asiatiques, l'auteur semble

n'être sorti un moment de son sujet que pour l'éclairer plus vigoureusement, d'une projection lointaine en quelque sorte, au contraste des conditions économiques toutes différentes de celles qu'offrent nos territoires africains. D'un côté en effet, beaucoup de choses ont été faites, grâce à une organisation sociale déjà ancienne ; tandis qu'en Afrique nous sommes en face de populations inférieures, sans cohésion, sans passé historique. La comparaison peut être fort intéressante, et elle l'est en effet, dans le livre de M. Lefebvre. Voilà pourquoi elle attache plus vivement l'attention du lecteur.

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

L'Institut Colonial international. — L'Institut Colonial International a tenu dernièrement sa session annuelle à Wiesbaden. C'était sa huitième session.

L'Institut Colonial International a été fondé en 1894, et s'est réuni successivement, à Bruxelles et à La Haye deux fois, et une fois à Berlin, à Paris, à Londres et à Wiesbaden. Il a un moment hésité sur le point de savoir si ses sessions auraient lieu tous les ans ou tous les deux ans. L'expérience a montré qu'un intervalle d'une année ne rendait pas la rédaction des rapports et la préparation des discussions moins sérieuses et, après expérience faite, l'Institut a adopté définitivement l'intervalle d'une année.

La session de Wiesbaden avait amené trente-trois membres. Bien entendu, le plus grand nombre étaient des Allemands. On remarquait, notamment, le grand-duc Jean-Albert de Mecklembourg, Président de la grande Société coloniale allemande, et, pour la session de Wiesbaden, Président de l'Institut Colonial International ; le Directeur de l'Office Colonial de Berlin ; M. Kraete, Sous-Secrétaire d'État ; M. Fohsen, Directeur de l'Institut géographique ; M. Zimmermann, l'auteur de nombreux travaux d'économie coloniale et, notamment, de cette *Histoire de la colonisation française* qui fait autorité dans tous les pays ; M. Von der Yeydt, grand financier et Président de Sociétés coloniales, un des fidèles de l'Institut ; M. Scharlach, avoué à Hambourg ; M. Czapsky, membre de la Chambre des seigneurs de Prusse ; M. le prince d'Arenberg, membre du Reichstag ; M. Kobner, conseiller de l'amirauté, et beaucoup d'autres encore, bien connus dans le monde colonial.

Les Hollandais étaient représentés par : M. Pierson, ancien Président du Conseil, célèbre par ses travaux d'économie politique et coloniale ; M. Pinacker-Hordijk, membre de la première Chambre des États-Généraux, ancien professeur

des Facultés de droit, ancien gouverneur général des Indes néerlandaises; M. Post, M. Van Deventer, etc.

L'Angleterre n'avait qu'un seul représentant : Sir Hubert Jerningham, ancien diplomate, ancien gouverneur des colonies anglaises, qui, outre sa connaissance des choses coloniales, possède cette supériorité de parler français aussi bien que nous.

La Belgique était représentée par : M. le colonel Thys, M. de Laveleye, l'ingénieur Diedrich, etc.

Enfin, la France était représentée par M. Brunhes, ancien élève de l'École normale supérieure, professeur à l'Université de Fribourg (Suisse) ; M. Chailley-Bert, M. Froideveaux, M. de Valroger, avocat à la Cour de cassation et au Conseil d'Etat, et M. de Pouvourville, secrétaire-général du Congrès colonial.

La session de Wiesbaden était ce qu'on avait appelé d'avance « une session de travail ».

Wiesbaden n'est pas précisément la petite ville tranquille qui avait été décrite. C'est une magnifique cité, placée dans un cadre admirable et ornée de tout ce que l'art et le génie civil peuvent apporter d'élégance et de confort dans une ville moderne. Néanmoins, on est resté fidèle au programme. Il y a bien eu une délicieuse navigation sur le Rhin, avec un dîner somptueux dans un des châteaux qui en couronnent les bords ; mais le travail n'y a rien perdu. Pendant trois jours, à raison de sept heures par jour, on a mené une discussion qui, de l'avis de tous, a été remarquable par l'ampleur et la compétence.

Les sujets à l'ordre du jour étaient les suivants : 1° la législation qui convient aux colonies ; 2° le régime des mines ; 3° l'irrigation ; 4° la constitution des capitaux aux colonies ; 5° l'éducation ; 6° l'émigration.

On a discuté à fond la première de ces questions, à savoir la législation qui convient aux colonies. On a abordé une partie de la question des mines ; entendu simplement la position de la question, en ce qui concerne l'irrigation, et discuté la question très originale intitulée : « Constitution des capitaux ».

Pour les deux premières, il nous est impossible d'entrer dans l'exposé des thèses qui ont été défendues, pour la législation, par M. Chailley-Bert, et pour les mines, par M. de Valroger. Au surplus, ces thèses, on les devinera facilement à la lecture des *positions* qui avaient été choisies par les auteurs des rapports en vue de la discussion. Voici les huit positions de M. Chailley-Bert :

« 1° Dans aucune partie de la politique et de l'administration coloniales, il n'y a lieu, plus qu'en matière de législation, de distinguer entre les colonies et les possessions.

La législation — sauf en matière pénale et encore sous bien des réserves — qui peut convenir aux colonies ne saurait presque jamais convenir aux possessions.

2° En admettant que, dans les possessions, il convienne de faire une part, probablement large, à la législation déjà existante parmi les populations indigènes, n'y a-t-il pas des limites à assigner à l'empire de cette législation, et quelles pourraient être ces limites ?

3° En principe, les lois destinées aux possessions devraient être faites dans les possessions mêmes.

Mais n'y a-t-il pas certaines parties de cette législation dont la confection, ou tout au moins l'inspiration, devrait être laissée à la métropole ?

4° En admettant le principe que la législation destinée aux possessions doive être faite dans la possession même, l'application de ce principe ne doit-elle pas être subordonnée à ce fait que la possession aura déjà des institutions présentant

des garanties que la législation, émanant d'elle, aura un caractère d'impartialité et de science ?

5° Les lois qui seraient faites dans la possession pour la possession pourraient-elles être mises en vigueur *de plano* par l'autorité compétente de cette possession, ou devraient-elles, au contraire, être réservées jusqu'après l'autorisation préalable de la métropole ?

6° Si une partie des lois destinées aux possessions devait être faite par la métropole, faudrait-il créer dans cette métropole un organisme législatif spécial ou se contenter des organismes actuellement existants ?

7° Peut on espérer, un jour, appliquer dans les possessions des lois de la méttopole ou des lois largement imitées de celles de la métropole, et à quels signes pourrait-on reconnaître que ce jour est venu ?

8° Y a-t-il lieu, dans les possessions, de faire soit aux Européens, soit aux indigènes, devant la loi et devant la justice, une place séparée et différente ? »

Voici, d'autre part, les cinq premières positions de M. de Valroger. Le nombre total s'en élevait à plus de vingt. On n'a donc fait qu'amorcer la discussion, qui continuera l'année prochaine.

« I. — L'exploitation des mines dans les colonies est utile au développement de la colonisation.

II. — Il est de toute nécessité que les colonies possèdent une législation minière distincte de celle de la métropole.

Cette législation doit tenir compte de la nature des gisements miniers, parfois même de leur allure, de la vocation coloniale du pays (colonies de peuplement et colonies d'exploitation), du régime juridique du sol (terres du domaine et terres appropriées).

III. — Le bénéfice de cette législation doit être, en principe, refusé aux indigènes, mais on doit les laisser exploiter librement certains gisements superficiels suivant leurs procédés primitifs.

L'exploitation des mines ne doit pas être réservée aux seuls nationaux dans les colonies.

Elle doit être interdite aux fonctionnaires.

IV. — L'État ne doit pas se réserver la recherche et l'exploitation des mines dans les colonies.

V. — La propriété minière doit être distincte de celle de la surface. »

La question originale de la constitution des capitaux avait été proposée à la discussion par M. Scharlach. Voici quel en était l'esprit :

M Scharlach disait, dans son rapport, avoir remarqué que la France et l'Allemagne avaient engagé dans des affaires de l'Afrique du Sud une somme qu'il n'estimait guère inférieure à 2 milliards de francs. Il déplorait que ces deux nations, au lieu d'engager leurs capitaux dans des affaires anglaises, qui échappent à leur contrôle, ne l'aient pas fait de préférence dans leurs propres colonies et il cherchait la raison qui les avait attirées vers les entreprises anglaises.

Cette raison, il la voyait dans la réclame plus habile que savent faire les Anglais, et surtout, dans leurs lois sur les Sociétés, qui permettent l'émission d'actions de 1 livre ou 25 francs et même de 1 shil., soit 1 fr. 25. Il prétendait que, par ce moyen, on va s'adresser directement aux sources de l'épargne ; que les plus pauvres gens de la Société peuvent ainsi s'intéresser dans les affaires coloniales ; que c'est donc un moyen de rendre ces entreprises populaires dans la nation. Il

recommandait en conséquence aux deux nations intéressées de modifier leur législation sur les Sociétés et d'autoriser la création d'actions de sommes modiques, sinon de celles d'un shil. ou d'un mark (1 fr. 25), du moins celles de 25 francs.

A l'appui de son rapport écrit, il fit un discours d'une verve, d'une abondance et d'un emportement admirables. Il n'eut, d'ailleurs, pas la chance de convertir personne dans l'auditoire. Successivement, le prince d'Arenberg, le colonel Thys, M. Fohsen, M. Kobner, M. Zimmermann et M. Chailley-Bert prirent la parole pour le réfuter et leur thèse à tous, en les complétant l'une par l'autre, peuvent se ramener aux idées que voici :

Si l'Allemagne et la France ont mis deux milliards dans les affaires de l'Afrique du Sud, c'est que l'Afrique du Sud offrait des possibilités d'engager de très grosses sommes. Ni les colonies françaises, ni, à plus forte raison, les colonies allemandes, ne sont encore susceptibles d'absorber des capitaux aussi considérables. Si on les y eût envoyés, une bonne partie vraisemblablement en serait perdue.

Dans l'état actuel des affaires coloniales dans ces deux pays, ce serait une action mauvaise et imprudente que de s'adresser à la petite épargne. Les affaires coloniales sont encore trop peu sûres, et, ordinairement, trop mal étudiées, pour qu'on puisse les considérer comme méritant d'attirer autre chose que les gros capitaux, lesquels peuvent supporter une part d'aléa et subir des pertes sans récriminer. La petite épargne, si elle devait être exposée au contre-coup de ces aléas, se répandrait bientôt en récriminations fâcheuses pour la cause coloniale.

La meilleure propagande que puissent faire dans la nation des coloniaux prudents et éclairés consiste à étudier attentivement les affaires qui leur sont apportées, à tâcher de n'en faire que de bonnes, à gagner ainsi le plus d'argent possible, et à répandre dans le pays l'opinion, cette fois justifiées, que les affaires coloniales sont des affaires fructueuses dans lesquelles pourront un jour s'aventurer même les capitaux de la petite épargne.

Cette conclusion a fini par ne plus trouver de contradicteurs.

En dehors de ces discussions, l'Institut Colonial se recommande à l'attention des savants et des auteurs par de remarquables publications. On sait en quoi elles consistent. Sur une question déterminée : régime foncier, régime minier, recrutement des fonctionnaires coloniaux, main-d'œuvre, chemins de fer, etc., l'Institut rassemble les législations des diverses nations colonisatrices, les publie, les met les unes à la suite des autres dans une même série et les accompagne de notices explicatives et, enfin, les fait suivre d'un rapport qui les étudie dans leur mérite intrinsèque.

Les publications de l'Institut Colonial s'élèvent aujourd'hui à plus de 20 volumes et comprennent 5 ou 6 séries de 3 ou 4 volumes chacune, qui forment des collections d'un prix inestimable. Malheureusement, ces collections vieillissent ; car, plus encore que dans la métropole, la législation est changeante, et les lois s'ajoutent aux lois, les règlements aux règlements.

L'Institut a donc décidé de tenir à jour ses collections. C'est ainsi qu'il publiera, en 1905, un volume sur le régime foncier qui, pour les diverses nations intéressées, comprendra la collection des dernières lois et règlements sur la matière. En même temps, l'Institut a décidé de publier dans un même volume les rapports dus à la plume de M. Anton, professeur à Iéna, sur le régime foncier dans les diverses colonies du monde. Ce sera un document d'une grande valeur documentaire et scientifique auquel le monde savant ne manquera pas de faire accueil.

Parmi les nouvelles questions qui étaient inscrites à l'ordre du jour en vue des sessions ultérieures, figurait, notamment, la question du *Recrutement des magistrats des colonies*, grosse question, d'un intérêt capital et qui fera le digne pendant

de celle que, jadis, on étudia avec tant de soin : le recrutement des fonctionnaires coloniaux.

L'Institut s'est séparé en s'ajournant à l'année prochaine. La date de la session n'a pu être fixée. Le lieu de cette session sera Rome ou Paris. Si c'est à Rome, on se réunira un peu après Pâques, avant la venue des chaleurs. Si c'est à Paris, ce sera probablement aux environs de la Pentecôte, avec, pour Président, M. Etienne.

JOSEPH CHAILLEY-BERT.

ASIE.

Mandchourie. — Les populations Mandchoues. — On se trouve en Mandchourie, dit M. Mury, dans la *Revue de Géographie*, en présence d'une population bigarrée, composée d'éléments hétérogènes que séparent profondément les différences de mœurs, de coutumes, de religions, etc. Il y a là des Mandchous, des Chinois, des Coréens, des Douares, des Bouriates, des Manègres, des Goldes, des Tchiptchines et enfin des Tongouses, paisible peuplade nomade, qu'il faut bien se garder de confondre avec les brigands Khoungouses.

Avant l'arrivée des Célestes, les Mandchous étaient, eux aussi, des tribus nomades. L'influence chinoise a modifié complètement leur genre d'existence. Presque tous s'adonnent aujourd'hui à l'agriculture et mènent une existence patriarcale. Les familles sont très nombreuses et l'on voit fréquemment sous un même toit un vénérable ménage mandchou, entouré de deux ou trois générations d'enfants. Les maisons, bâties comme les maisons chinoises, se composent de quatre corps de bâtiments au milieu desquels se trouve une vaste cour. Les pièces sont très vastes. Dans chacune d'elles on aperçoit tout d'abord un large lit de camp en maçonnerie, à l'intérieur duquel on entretient du feu tout l'hiver. Sur ce lit s'amoncellent les plaques de feutre, les tapis, les nattes qui servent de sièges aux Mandchous pendant le jour, de lit pendant la nuit.

Ces indigènes sont de taille moyenne. Ils ont le front haut, les pommettes saillantes, la peau d'un jaune foncé, les yeux bien fendus et placés horizontalement, tandis que les yeux des Célestes sont obliques et bridés. S'ils ont conservé leurs coutumes, ils ont emprunté le costume chinois. Les femmes ne soumettent pas leurs pieds à la torture de la compression. Leur coiffure, sensiblement différente de celle de la femme chinoise, n'est pas sans cachet. Les plus riches piquent dans leur chevelure des épingles en or ; les autres se contentent d'épingles d'argent ou même de cuivre.

Les paysans mandchous sont extrêmement travailleurs et très économes. Aussi habiles que les agriculteurs japonais, ils savent faire produire à leurs champs tout ce que ceux-ci peuvent donner. Les colons russes, qui se sont déjà établis sur plusieurs points de la Mandchourie, où ils ont constitué de grandes entreprises agricoles, considèrent les ouvriers mandchous comme une précieuse main-d'œuvre.

Les Mandchous purs sont loin d'être en majorité dans leur pays. Sur une population totale de 15 millions d'habitants environ, on compte à peine 2 1/2 millions de Mandchous. Les Célestes atteignent le chiffre de 4 millions. La plus grande partie de la population se compose de métis. Le mélange du sang mandchou et du sang chinois a donné une race plus belle et plus grande que la race céleste pure. Il est vraisemblable que dans un avenir assez rapproché on ne trouvera plus de

Mandchous en Mandchourie. Pour trouver des représentants de cette race, il faudra aller les chercher parmi les conquérants du Céleste Empire, dont beaucoup ont su se préserver de tout mélange avec les Chinois, malgré leurs relations journalières avec ceux-ci. A la Cour impériale de Pékin on rencontre ainsi de hauts mandarins qui offrent le type mandchou dans toute sa pureté.

Moukden. — Le chemin de fer, qui passe tout près de Moukden, au milieu de la concession russe de 25 kilomètres carrés de superficie, occupée par des casernes et de nombreux bâtiments destinés à loger les officiers de la garnison et les fonctionnaires des chemins de fer, va donner une nouvelle prospérité à la ville sacrée, berceau de la famille impériale de Chine. Moukden, administrativement l'égale de Pékin, jouit de grands privilèges parmi les villes chinoises. Peuplée d'environ 200,000 habitants, elle est placée au milieu de campagnes d'une très grande fertilité qu'arrose le Houng-Ho, affluent de gauche du Liao. Cette cité « qui se distingue entre toutes les villes », dit l'empereur Kieulong, « comme le dragon et le tigre parmi les animaux », est entourée d'une enceinte de 18 kilomètres. A l'Ouest se trouve un magnifique temple bouddhique où l'on dépose le portrait du Fils du Ciel que celui-ci envoie tous les dix ans à Moukden. Jadis tous les empereurs de Chine venaient en pèlerinage dans cette vieille cité pour honorer leurs ancêtres, dont les tombeaux s'élèvent à 5 kilomètres de l'enceinte de la ville. Aujourd'hui on peut assez facilement pénétrer dans cet enclos sacré, dont on aperçoit de loin les toits rouges des temples au milieu d'arbres touffus. Mais, il y a quelques années à peine, les étrangers et les indigènes ne pouvaient, sans encourir la peine de mort, pénétrer dans cette nécropole. L'empereur Kia-King est le dernier qui se soit rendu à Moukden, en 1804.

AFRIQUE.

Le Banquet du Comité du Maroc. — Le Mercredi 15 Juin, 320 personnes comprenant les plus hautes notabilités coloniales se sont réunies au Grand Hôtel à Paris pour célébrer la fondation du *Comité du Maroc,* dont nous avons déjà parlé (1). Ce nouvel organe peut avoir une influence considérable sur le développement des intérêts français dans la sphère marocaine.

Il y avait là les parlementaires, les explorateurs, les publicistes qui sont en quelque sorte les professionnels de la colonisation, et qu'on retrouve naturellement dans toutes les cérémonies de ce genre ; mais il y avait aussi en grand nombre des industriels et des commerçants devenus attentifs à ce qui concerne ce nouveau et vaste champ d'entreprises qui est sur le point de s'ouvrir.

Ce qui a caractérisé cette soirée, c'est qu'elle a été comme une remise de pouvoirs du Comité de l'Afrique française au Comité du Maroc qui s'est formé dans son sein. Pour reprendre, une fois de plus, la vieille image, le prince d'Arenberg a repassé le flambeau à M. Étienne.

Il y a une quinzaine d'années, étant à la tribune, ce dernier voulut marquer à l'avance ce qui devrait, à son avis, être la part de la France dans le partage de l'Afrique, et il indiqua que tout ce qui est situé à l'Ouest de la ligne qui va de la

---

(1) Bulletin 1904, N° 5, Mai, page 300.

Tunisie au lac Tchad devait nous revenir. A cette époque, notre occupation ne s'était guère encore beaucoup éloignée des côtes, on n'avait pas encore une conscience bien nette des facilités que la supériorité de nos armes et l'état de dispersion des populations noires nous donnerait pour pénétrer dans l'immense territoire ainsi désigné, et ce programme parut un peu chimérique. Cependant il s'est accompli. C'est l'homme de forte imagination qui était sage et prévoyant et non les donneurs de conseils pusillanimes. Aujourd'hui ce territoire nous a été pour la plus grande partie attribué, il a été complètement exploré, il est pacifié, il a un premier rudiment d'organisation qui y maintient l'ordre. Et quand on songe à l'étendue des acquisitions faites, au peu de temps écoulé, et à la faiblesse des moyens qui ont suffi, on ne peut s'empêcher de croire que quand on examinera plus tard cette œuvre avec le recul nécessaire, on y verra un des incidents les plus extraordinaires de la prise de possession du globe par la race blanche.

L'un des principaux agents de cette œuvre a été le Comité de l'Afrique française. Il a, pendant ces quinze années, provoqué souvent et subventionné presque toujours les missions qui ont eu pour résultat d'abord de nous créer des droits dans les régions qu'elles visitaient et ensuite de nous les faire connaître. En s'en faisant le centre, il a coordonné leurs efforts et les a dirigés. Il a donné par son *Bulletin* la publicité à leurs travaux. Il a créé par là autour d'eux un courant de sympathie qui a suscité sans cesse de nouveaux dévouements et qui a en même temps rendu populaires les choses d'Afrique.

Nous donnons ci-dessous un compte-rendu détaillé du banquet du Comité du Maroc. Ce banquet a eu le plus vif succès et constitue une incomparable manifestation de l'esprit colonial français.

C'est ce que le Prince Auguste d'Arenberg qui présidait le banquet a constaté dans son discours que nous regrettons de ne pouvoir reproduire tout entier.

Il ajoutait :

« Personne aujourd'hui ne discute plus les possessions que nous avons acquises. Il s'agit de les exploiter.

« L'expansion coloniale ne consiste pas à planter un drapeau, derrière lequel des populations soumises viendront s'abriter : si elle ne sert pas à favoriser le commerce et l'industrie, son œuvre est vaine et insuffisante. Et puisque l'on a parlé des périodes héroïques qui sont terminées, croit-on qu'il faut beaucoup moins de vaillance et d'énergie pour exploiter un domaine que pour l'acquérir.............

....

« C'est du commerçant et du colon que dépendra l'avenir et ce sont eux qui diront si nous avons eu raison de croire que les Français de notre temps valaient autant que leurs ancêtres qui ont créé et qui ont exploité les richesses de la Louisiane et du Canada.

« L'œuvre de la délimitation du domaine africain est à peu près terminée et aucun de nous ne songe plus à des expéditions et à des conquêtes, mais l'œuvre d'expansion est loin d'être achevée.

« Lorsque l'on se penche sur une carte d'Afrique, les yeux sont attirés sur ce pays du Maroc si voisin de l'Algérie, si enchevêtré dans la province d'Oran et pourtant si peu parcouru et si peu connu.

« Il s'agit d'y pénétrer par les voies les plus pacifiques et sans froisser aucun légitime intérêt.

« Le Comité de l'Afrique française ne pouvait pas se désintéresser des efforts qui sont tentés de ce côté par notre politique et par notre diplomatie. Il a voulu leur apporter son concours par ses études, par ses explorations et par ses inventaires.

« Nous avons constitué parmi nous un groupement qui est chargé de diriger cette enquête qui paraît si urgente et nous mettons à sa disposition, notre organisation, nos bureaux et notre *Bulletin*...

....

« De même que nous nous sommes adressés au public lorsque nous avons fondé notre Comité, c'est à ce même public que nous faisons appel aujourd'hui. Les amis de la première heure, les Sociétés de Géographie, les Chambres de Commerce, tous ceux qui se préoccupent de la grandeur de la France y répondront. Il s'agit d'une entreprise nationale dont chacun comprendra l'importance et la nécessité. »

....

Après le Prince d'Arenberg, M. Étienne, avec son éloquence cordiale et généreuse, traçait le tableau général de nos entreprises coloniales en s'attachant principalement à notre empire africain.

C'est ici qu'il faut particulièrement le suivre pour se rendre compte de la manière dont le chef du groupe colonial de la Chambre envisage la question marocaine.

Voici d'abord comment il s'exprime :

« Comme le disait notre Président, cette entreprise est difficile et complexe. Elle se présente à nous, en effet, sous un jour tout à fait spécial. Il ne faut pas supposer que la question marocaine va être, comme dans le passé, une question purement coloniale ; il ne faut pas croire que nous n'aurons à mettre en œuvre que les procédés généralement employés sur d'autres points du monde.

« La question marocaine a un caractère qui lui appartient en propre et c'est pour cela qu'elle réclame toute notre attention et qu'elle sollicite toutes nos sages et fermes résolutions...

....

Et plus loin, toujours à propos de l'Afrique :

« Mais cet empire n'avait pas atteint son terme et il fallait en défendre les approches ; il fallait, en particulier, donner une sécurité complète et absolue à nos grandes et superbes colonies d'Algérie et de Tunisie.

« C'est alors qu'il a semblé que la question marocaine devait prendre pour la France une importance considérable.

« Ah ! certes, il était difficile de marquer d'une façon bien précise nos espérances et nos ambitions. L'Europe était attentive au moindre de nos actes. Elle sentait bien, elle prévoyait que nos efforts devaient désormais se porter vers la frontière occidentale de l'Algérie, parce que là était la garantie suprême de la valeur de notre empire africain.

« Et comme la France ne pouvait pas résoudre toutes les questions à la fois, elle a eu la sagesse de laisser mûrir celle-ci ; puis, quand elle a eu terminé sa tâche au Sud de son empire africain comme en Asie, elle s'est intéressée d'une façon plus régulière à la question marocaine.

« Cette question, dit-on aujourd'hui, n'a pas suffisamment sollicité l'attention de notre pays. C'est une grave erreur qu'il faudrait se garder de répandre. Il y a eu des Français, beaucoup de Français, qui pressentaient la valeur politique et économique du Maroc.

« Nous avons eu des explorateurs au Maroc, d'autres puissances aussi ; mais les nôtres dominent les autres d'une façon incomparable.........................

....

« Nous avons donc attendu que la qnestion fût assez avancée pour qu'il nous fût permis d'en parler ouvertement et loyalement à la face de l'Europe.

« Par quels prodiges d'habileté, peut-on dire, avons-nous amené l'Europe à

comprendre que la France avait des intérêts singuliers dans cette partie de l'Afrique ? Nous le devons à un pays qui a déjà joué un grand rôle dans la situation politique générale de la France et dont l'autorité s'affirmera davantage dans l'avenir ; nous le devons à l'Algérie elle-même.

« L'Algérie est en contact immédiat avec le Maroc ; elle avait déjà 400 kilomètres de frontières communes. Mais le traité de 1845, qui avait amené la paix entre le Maroc et nous et provoqué la soumission d'Abd-el-Kader, avait fixé une limite un peu provisoire entre l'Algérie et le Maroc. Au Sud de cette limite vivaient, dans des territoires alors inconnus, de grandes tribus attribuées les unes au Maroc, les autres à l'Algérie.

« Ces tribus luttaient sans cesse les unes contre les autres et la France était obligée de demander au sultan la réparation des dégâts commis sur notre propre territoire. C'étaient là des difficultés toujours renaissantes, des incidents de plus en plus vifs et dangereux qui risquaient, à un moment déterminé, d'amener des conflits sanglants.

« Il apparut un jour au gouvernement français qu'il était grand temps d'en finir avec cette politique d'hésitations et de tergiversations, qui ne réglait rien avec le sultan et qui était l'occasion de querelles et de revendications perpétuelles. Et en 1900, un gouverneur de l'Algérie, le regretté M. Laferrière, eut la pensée, la témérité, pourrait-on dire, de solliciter pour son propre pays l'occupation de territoires que le Maroc prétendait nous contester. En 1900, à la suite d'une exploration qui a laissé un certain renom dans notre pays — je veux parler de l'exploration de l'ingénieur Flamant et du vaillant capitaine Pein — nous pénétrâmes dans les oasis sahariennes et, dès ce jour, notre frontière, qui s'arrêtait à 400 kilomètres de la côte, s'avança jusqu'à 1,200 kilomètres dans le Sud. Le contact entre les territoires marocains et les nôtres devenait plus fréquent et plus prolongé.

« Les difficultés n'en étaient pas encore aplanies. Mais du jour où le gouvernement français eut la bonne inspiration d'appeler un diplomate qui se trouvait alors à Tanger et qui avait su là, non pas en des années, mais en quelques mois, restaurer l'autorité de la France, qui avait su parler avec énergie et fermeté (*Très bien ! très bien !*), qui avait su imposer au Maghzen, au gouvernement du sultan nos légitimes revendications (*Applaudissements*) ; du jour où le gouvernement français, dis-je, eut la bonne inspiration d'appeler au gouvernement général de l'Algérie M. Révoil, qui venait de donner la preuve d'une si vive intelligence, d'une souplesse si remarquable et d'une volonté si ferme, oh ! de ce jour-là, la situation changea complètement.

« Il arrivait au moment, où son prédécesseur, que nous avons la bonne fortune d'avoir aussi à notre table, accablé par des malheurs irréparables, avait demandé à interrompre la tâche admirable qu'il avait assumée. (*Applaudissements*).

« M. Jonnart, en effet, avait donné une vive impulsion à notre grand pays d'Algérie ; il lui avait rendu la vigueur, la confiance, l'espoir, dans le développement de sa prospérité et poursuivi ainsi l'œuvre que M. Laferrière avait si bien commencée. (*Nouveaux applaudissements*).

« Quand M. Révoil lui succéda à Alger, sans rien négliger des devoirs qui lui incombaient au point de vue de l'administration algérienne elle-même, il sentit bien qu'il tenait entre ses mains la question marocaine et que désormais c'était lui qui était le pivot de la politique que nous avions à poursuivre dans l'Ouest. Et dans un voyage qu'il fit à Paris et où il se rencontra avec un ambassadeur marocain venu de Tanger, il sut appeler l'attention de cet envoyé du sultan sur l'intérêt majeur qu'il y avait pour l'Empire chérifien à reprendre avec nous des relations amicales et fructueuses.

« Il put faire signer à ce moment-là un protocole qui n'a jamais été bien connu, je crois, du public français, mais qui avait une grande valeur et une grande importance. C'était un protocole politique, daté de Juillet 1901.

Les Accords Franco-Marocains.

« Que dit ce protocole ? Il déclare que désormais la paix est faite entre le sultan du Maroc et l'Algérie, que désormais les tribus marocaines voisines devront vivre en paix avec les nôtres. Il ajoute que certaines tribus dont la situation n'était pas bien déterminée par le traité de 1845 passeront sous l'autorité française, et ainsi il développe à l'Occident l'influence de notre pays.

« Depuis ce moment-là, on peut le dire, l'action de la France a pu s'affirmer avec une autorité qui n'a été contestée par personne, moins encore par le sultan que par les puissances européennes qui nous surveillaient étroitement. (*Applaudissements*).

« A ce premier protocole M. Révoil en ajoute un autre l'année suivante ; c'est le protocole de 1902, qui est d'ordre tout commercial.

« Après avoir assuré la situation de la France dans le Sud-Oranais, il veut la consolider par des rapports plus intimes, par des relations plus fréquentes entre les tribus françaises et les tribus marocaines, et ce protocole indique que des marchés seront créés aussi bien en territoire marocain qu'en territoire français, de façon à permettre aux populations de s'approvisionner là où il leur plairait.

« Ces deux grands actes ont démontré au sultan que, désormais, il ne pouvait compter que sur nous. Il a vu la marque évidente, la preuve saisissante de notre autorité et de notre influence.

« Messieurs, cette politique n'a pas pris fin en 1902 ; elle a été poursuivie avec une activité sans égale au lendemain du triste jour où M. Révoil a dû quitter l'Algérie ; elle a été poursuivie avec une énergie qui ne s'est jamais démentie par cet homme de grand cœur qui est à mes côtés, M. Jonnart.

« Il faut, Messieurs, comprendre ce que la France a réalisé.

« J'en parle encore tout imprégné du spectacle auquel j'ai assisté, il y a à peine six ou sept semaines.

La Pacification sur nos Frontières.

« Là-bas, dans ce Sud-Oranais, qui apparaît comme un désert immense où le Français ne peut ni vivre ni respirer, j'ai vu des Français en nombre considérable, des Français admirables, toute une pléïade de jeunes et brillants officiers qui ont renoncé, parce qu'il le fallait, aux luttes et aux batailles, et qui s'attachent avec une fermeté sans égale à l'accomplissement du rôle pacifique que la France entend désormais leur tracer, sous les ordres d'un général dont je ne me lasserai jamais de dire toute la haute estime, toute l'affection que je lui porte, sous la haute autorité du général Lyautey (*Vifs applaudissements*), qui est un maître en matière de colonisation, qui a dépensé sa vie au service de son pays aussi bien au Tonkin qu'à Madagascar à l'école de l'admirable et incomparable général Galliéni, et qui, à l'appel de M. Jonnart, n'a pas hésité à donner tout ce qu'il a de vigueur et d'énergie pour accomplir dans le Sud-Oranais une noble tâche. (*Nouveaux applaudissements*).

« Ah ! Messieurs, si vous les voyiez agir et manœuvrer, et avec quelle habileté ! tous ces hommes distingués qui sont là-bas. Ils n'ont pas de ces rêves glorieux qui hantent le cerveau de nos officiers, destinés, il faut bien le dire, à faire autre chose que de la colonisation pacifique. Non, on leur a demandé de se consacrer à la pacification et ils s'y emploient avec toutes leurs forces.

« Si vous saviez ce qu'a fait ce général qui n'est dans ces régions que depuis six ou sept mois, en contact avec des populations turbulentes, sans cesse agitées, qui vivaient dans l'état d'anarchie la plus complète. Sans effort militaire aucun, par la seule confiance qu'il a su inspirer à l'unanimité des grands chefs indigènes, par l'autorité qu'il a su exercer sur eux tous, comme sur tous les officiers placés sous ses ordres, il a accompli là-bas une œuvre de pacification qui est un véritable modèle, un véritable chef-d'œuvre.

« Je ne pouvais pas en croire mes yeux J'avais parcouru ces territoires, il y a déjà quelques années. et j'y étais allé non pas avec crainte — car un Français ne doit pas se laisser aller à des alarmes — mais avec le souci d'événements qui pourraient surgir devant moi. Or, j'ai pu parcourir ces longs espaces qui mènent du Kreider à Aïn-Sefra et de Figuig à Kenadsa, en plein Maroc, avec la plus parfaite tranquillité.

« Et lorsque je marquais mon étonnement, les chefs arabes me répondaient : « Aujourd'hui nous sommes rassurés, nous savons que nous sommes protégés. si un accident se produisait, demain comme aujourd'hui ». (*Vifs applaudissements*).

« Tel est, Messieurs, le secret de cette politique ; elle a déjà produit ses résultats. Ils ont, n'en doutez pas, leur répercussion au Maroc ; ils ne sont pas limités aux seuls territoires de l'Algérie. Nous pensions et disions autrefois en toute sincérité que la question du Sud-Oranais n'avait rien à voir avec la question marocaine ; nous ne pouvons plus tenir ce langage, parce que nous constatons aujourd'hui que la politique qui se pratique là-bas depuis 1901 et 1902 a fatalement sa répercussion dans le Nord.

« Quand les tribus marocaines, agitées comme elles le sont, se rendront compte que notre autorité non seulement respecte l'autorité du sultan, mais veut la maintenir et, si possible, encore l'augmenter, elles s'habitueront à rechercher, au lieu de la vie errante et batailleuse, le calme et, avec le calme, le travail et, avec le travail, la possibilité de bien vivre. (*Très-bien! très bien!*)

« Déjà que voyons-nous ? Dans ces territoires hier encore déserts, où il n'existait ni centre, ni village, en trois mois — ceci paraît du roman et c'est cependant la réalité, — en trois mois, à 4 kilomètres de Figuig une ville est sortie de terre : des négociants arabes, des négociants de Figuig même, où hier ne pouvait pénétrer aucun Européen, des négociants venus du M'Zab, des négociants français aussi se sont installés à Beni-Ounif et en trois mois est née une petite ville, dont les rues sont tracées et où le mouvement commercial sera, cette année, certainement supérieur à cinq millions de francs.

« Voilà ce qu'en trois mois de temps l'activité d'un général français, hardiment, vigoureusement secondé par son gouverneur général, a pu réaliser. (*Applaudissements répétés*).

« Au Nord, nous avons fait également de grands efforts ; si les résultats ne sont pas encore aussi nets que dans le Sud, ils sont cependant à signaler et à retenir.

« Là, aussi, deux jeunes officiers installés à Oudjda, sous l'autorité du sultan, ont fait une œuvre remarquable. Quand j'ai parcouru cette région, j'ai constaté que notre influence y était considérable.

« Ainsi il semblait bien que, par l'Algérie, la question marocaine sortait du vague et de l'indécision où elle était restée jusqu'alors et qu'elle prenait enfin corps.

« Mais, à Tanger, ne s'accomplissait-il pas également des efforts méritoires ?

« Après le départ de M. Révoil, ... M. Saint-René-Taillandier, ... sous la haute direction de son ministre, ... a su maintenir l'autorité de la France sans faiblir à aucun moment et l'on peut déclarer aujourd'hui que si la question

marocaine a pris l'allure que vous lui connaissez, c'est que tous, aussi bien en Alger qu'à Tanger, ont accompli leur devoir.................................

....

« Le moment était arrivé où la France pouvait parler avec autorité. Elle pouvait dire à l'Europe : « Voilà quelle est ma situation et quels sont mes intérêts ; ils sont à la fois d'ordre politique et d'ordre économique ; j'estime qu'à moi seule il appartient de rétablir au Maroc l'ordre et la sécurité et d'y ramener le travail ».

« C'est là l'objet de la négociation qui fut, vous le savez, entamée il y a quelques mois par notre honorable ministre des affaires étrangères, M. Delcassé.

L'Accord Anglais.

« Le traité a été conclu. Désormais la France peut, avec l'assentiment officiel de l'Angleterre, donner tout son concours au sultan du Maroc, de façon à établir dans ce pays une situation de fait qui soit avantageuse pour le Maroc lui-même. La France a le droit d'y exercer sans conteste la prépondérance politique, militaire, financière et économique..

....

« Je ne discuterai pas ici le traité en lui-même, parce que je veux m'en tenir à la seule question du Maroc ; mais je puis dire que nous avons recueilli cet avantage considérable de pouvoir agir au Maroc sans difficulté, sans compromettre en aucune façon les intérêts des autres puissances, qui sont, ne l'oublions pas, des intérêts économiques, *exclusivement économiques.* (*Très bien ! très bien !*)

« Je n'ignore pas que l'opinion publique en France et en Espagne se préoccupe de l'accord qui doit intervenir entre les deux pays. Il m'apparaît qu'il ne saurait y avoir difficulté à résoudre la question. Et, en effet, puisque nous prenons l'engagement de maintenir l'intégrité de l'empire marocain, il est manifeste que nous ne saurions accorder des droits territoriaux à une puissance quelconque. Mais j'ai confiance que notre gouvernement saura satisfaire notre voisine et amie la nation espagnole en lui offrant de concourir avec nous au développement économique du Maroc..

....

« Le Maroc s'ouvre à notre activité. Nous devons le pénétrer dans les conditions que fixe l'accord lui-même, d'une façon exclusivement pacifique. Nous ne saurions rêver, qui que nous soyons, les belles chevauchées et les brillantes expéditions militaires. C'est d'une toute autre façon qu'il faut procéder et c'est ici que la tâche devient complexe.

« Il est incontestable qu'on pénètre plus aisément, plus rapidement dans un pays le fusil à la main. Mais que de deuils, hélas !

« Nous ne pouvons pas envisager la solution de la question sous ce jour-là. Nous devons nous en tenir à la promesse formelle que nous avons donnée. Et nous la tiendrons résolument.

« Qu'est-ce donc, Messieurs, que le Maroc ? On a dit bien souvent que nous n'avions pas de données certaines sur ce pays ; que c'était là une entité assez singulière qui, jusqu'à ce jour, n'avait pas suffisamment retenu l'attention des hommes politiques français, des économistes et des géographes.

« Quelle que soit la valeur de la grande et belle exploration dont je parlais tout à l'heure, il est incontestable en effet que nous n'avons pas de données suffisamment établies sur ce vaste territoire, pour permettre demain à nos ingénieurs de marcher avec certitude.

« Le pays marocain, — je ne puis pas dire le gouvernement marocain, — est un composé de tribus qui n'ont entre elles que des liens purement religieux. Le

contact entre elles est difficile. Il est souvent meurtrier ; c'est la bataille presque continuelle ; c'est le rezzou, c'est la harka ; ce sont des gens d'une tribu qui se jettent sur une tribu voisine lorsqu'elle a fait une bonne récolte et qui tentent de la lui voler ; inversement, l'année suivante, c'est la tribu précédemment razziée qui se jette sur la tribu enrichie par le vol et le pillage. Ce n'est pas là, vous le voyez, une nation vraiment organisée.

« Au-dessus de ces tribus, il existe un pouvoir, qui est le maghzen, et qui se compose du sultan et des ministres qui l'entourent. Le sultan n'est qu'un grand chef religieux. Il n'a véritablement sous sa domination directe et immédiate que le tiers de la surface du Maroc ; c'est le territoire auquel on donne le nom de Bled-Maghzen, « le pays du gouvernement ». Les deux autres tiers du Maroc portent le nom de Bled-es-Siba, c'est-à-dire « le pays indépendant ». Dans le premier, on paie l'impôt, dans le second, on ne paie pas d'impôt.

« La situation, vous le voyez, n'est pas aisée pour le gouvernement du sultan ; elle ne le sera pas non plus pour ceux qui offrent au sultan de rétablir son autorité et son prestige.

Comment pénétrer le Maroc ?

« La tâche du gouvernement français s'affirme ainsi bien nettement : c'est de dire et de prouver au sultan que nous serons ses amis sincères et dévoués ; et notre premier acte sera de lui accorder les ressources financières qui lui sont indispensables pour créer l'instrument dont il a besoin pour faire respecter son pouvoir, c'est-à-dire instituer une force militaire suffisante pour que le Bled-es-Siba, le pays indépendant, se résigne à accepter son autorité.

« Cette petite armée devra, à mes yeux, se composer de contingents locaux et être encadrée par des officiers et des sous-officiers que nous puiserons aisément dans nos régiments de tirailleurs algériens.

« Voilà une des premières tâches du gouvernement français.

« Quand il aura rétabli l'ordre dans le pays par la méthode que j'indique, il faudra qu'il fasse entendre au sultan qu'il y a une administration régulière à instituer au Maroc.

« Nous n'aurons pas à ce moment la prétention, — il faudra bien nous en garder, — d'y envoyer nos fonctionnaires.

« Il faudra que nous mettions en contact avec des populations aussi ombrageuses, aussi ardentes, aussi fanatiques, des fonctionnaires arabes, des fonctionnaires que nous aurons préparés nous-mêmes, qui auront la pensée de la France, mais qui n'exciteront pas la méfiance ou le fanatisme des Marocains.

« En troisième lieu, notre gouvernement dira au sultan qu'un pays aussi riche, aussi beau que le Maroc ne peut pas rester indéfiniment inculte et inutilisé ; qu'il faut y créer des routes, des ports, des chemins de fer, en un mot, mettre le pays en valeur.

« Et nous, Messieurs, n'avons-nous pas également notre rôle à remplir ? L'initiative privée n'a-t-elle pas aussi une responsabilité à assumer dans la grande œuvre qui nous incombe ?

« Qui donc pourrait le nier ?

« Nous avons, nous surtout, à ne plus recommencer les fâcheuses expériences du passé. Nous avons dû, poussés par la nécessité, nous introduire brusquement dans des territoires qui devaient passer sous notre domination. Ces pays, nous les connaissions à peine ; et déjà nos négociants, nos industriels, nos capitalistes même s'y précipitaient. Ainsi au Tonkin, au Congo, dans l'Afrique occidentale. De là des déceptions parfois très cruelles.

« J'estime qu'à l'heure actuelle nous ne devons plus recommencer ces expériences. Avant de nous introduire au Maroc, nous devons le connaître et l'apprécier et, pour cela, il faut que nous en dressions nous-mêmes l'inventaire.

« Pour atteindre ce résultat, il nous appartient d'organiser des missions. Les unes pénétreront dans le pays connu sous le nom de Bled-Maghzen, qu'ont parcouru déjà plusieurs de nos compatriotes, où en particulier le marquis de Segonzac a fait deux superbes explorations, les autres, dans le pays Bled-es-Siba, territoire indépendant. Les explorateurs doivent avoir un but pratique. Il ne s'agit pas de traverser les régions, il faut les étudier d'une façon complète, aussi bien au point de vue agricole, minier, qu'au point de vue social. Il faut connaître le sol, le sous-sol, les mœurs, l'état politique de chaque tribu et savoir les méthodes à employer pour approcher les populations et gagner leur confiance. Nos missions seront composées d'ingénieurs agronomes, d'ingénieurs des mines, de médecins et aussi de négociants. (*Applaudissements*).

« Déjà, M. Edmond Doutée, un arabisant des plus distingués, a écrit des pages admirables sur la situation du Maroc, sur son état social et ethnique.

« Mon ami Mouliéras, qui connaît le mieux la langue berbère, si répandue au Maroc, nous a donné deux volumes : le *Maroc Inconnu* et le *Royaume de Fez*, qui sont des mines inépuisables pour ceux qui veulent s'instruire.

« Je ne saurais oublier M. de Flotte de Roquevaire, le savant géographe, qui vient de faire paraître une superbe carte très complète et très détaillée de tout l'empire marocain.

« Et M. Le Châtelier, qui a aussi parcouru le pays, a écrit sur lui des volumes qui sont des monuments de science arabe et musulmane. Il vient encore aujourd'hui, avec cette modestie qui l'honore, d'instituer un organe qui affirme son autorité par des publications toutes récentes.

« Il a plu, en effet, à M. Le Châtelier, en prévision d'événements qui allaient se produire, de constituer une mission marocaine, qu'il a appelée mission des archives marocaines ; et il a envoyé là-bas un jeune homme sortant de l'École des Langues orientales, M. Salmon, qui vient de nous adresser deux brochures du plus haut intérêt. M. Le Châtelier poursuit sa tâche avec une infatigable activité avec le concours toujours désintéressé de nos grands savants, MM. Barbier du Maynard, Maspéro, Cagnat et j'invite tous ceux qui s'intéressent à l'histoire du Maroc à lire ces brochures ; ils en tireront un grand profit.......................

....

« La *mission laïque française* a fondé la grande École Jules Ferry qui a pour but de créer des instituteurs laïques prêts à pénétrer dans nos diverses colonies ; elle a déjà envoyé des instituteurs à Madagascar ; elle se prépare à en envoyer au Maroc ; elle est prête à faire les sacrifices nécessaires pour instituer dès demain, à Tanger, une école pour les Européens qui s'y trouvent fixés. Et à la Chambre des députés, la commission des affaires extérieures va solliciter du Parlement, le vote d'un crédit de 600,000 fr. pour permettre à notre gouverneur général de l'Algérie et à notre ministre à Tanger de créer les œuvres d'assistance et de prévoyance en faveur des populations marocaines. (*Nouveaux applaudissements*).

Ce qu'il reste a faire.

« On constate donc déjà des élans très remarquables ; il faut les poursuivre ; il faut aller de l'avant et c'est dans ce but qu'a été créé le *Comité français du Maroc*.

« Si ce Comité, Messieurs, vous a réunis ce soir, ce n'est pas simplement, croyez-le, dans le but d'entendre les explications que je viens de vous fournir, —

ce serait un peu prétentieux de ma part. Il a une autre pensée beaucoup plus intéressée : il veut faire appel à votre concours et il vient vous dire : « Après avoir accompli la belle œuvre de ces vingt-cinq dernières années, aussi bien en Asie qu'en Afrique, il faut organiser à son tour le Maroc ». Donnez-lui, Messieurs, votre concours sans compter.

« Déjà, nous avons recueilli des adhésions qui nous ont profondément touchés. La Société de Géographie de Paris, qui participe à toutes les missions organisées dans le monde entier, nous a envoyé une souscription de 4,000 francs. (*Applaudissements*).

« La Société de Géologie, la Société française pour l'Avancement des Sciences nous en ont envoyé également.

« Enfin, je ne puis taire le nom de la maison qui, ce soir même, au moment où je pénétrais dans cette salle, affirmait comme elle le fait toujours, sa grande générosité en nous envoyant 20,000 francs. Je n'ai pas besoin de la citer : c'est la maison de Rothschild frères. (*Applaudissements*).

« Vous savez avec quel dévouement elle se consacre à toutes nos grandes entreprises au dehors ; elle a tenu à être parmi les premiers souscripteurs qui nous permettront de nous organiser. (*Nouveaux applaudissements*).

« J'espère que cet exemple sera suivi par nos grandes maisons industrielles et financières de Paris et que nous trouverons auprès d'elles un concours précieux.

« Il est inutile d'ajouter que nous accepterons tous les concours, les plus modestes comme les plus importants »..
....

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL.

Pendant les cinq premiers mois de 1904, le commerce extérieur de la France s'est élevé à la somme globale de 3,759,365,000 fr., contre 3,825,603,000 fr. pendant la période correspondante de 1903 ; il y a donc, cette année, une moins-value de 66,238,000 fr., due aux diminutions relevées sur les importations.

Les entrées de marchandises étrangères sont portées, sur les statistiques douanières, pour 1,963,349,000 fr., cette année, contre 2,074,606,000 fr. en 1903, marquant ainsi une diminution de 111.257,000 fr. Cette diminution porte principalement sur les matières premières, 125,117,000 fr., et est légèrement compensée par 1,615,000 fr. de plus sur les importations d'objets d'alimentation, et par 12,245,000 fr. sur les objets manufacturés.

Les exportations, de leur côté, accusent une augmentation de 48,019,000 fr., différence entre le chiffre de 1903, 1,750,997,000 fr., et celui de 1904, 1,799,016,000 fr. Les objets manufacturés, en y comprenant les colis-postaux, ont progressé, à la sortie, d'environ 17 millions, mais cette majoration est peu importante, étant donné surtout que les entrées des produits étrangers sont en avance de près de

12 millions un quart sur l'exercice précédent. Si on ajoute à cela la diminution considérable des importations de matières premières destinées à l'industrie, on peut en tirer cette déduction, que la situation économique est loin d'être satisfaisante.

J. Petit-Leduc.

FRANCE ET COLONIES.

Comité du Commerce extérieur. — Dans sa réunion du 7 Juin, au Ministère du Commerce, le Comité a entendu la lecture d'un rapport qui lui était présenté par M. Aspe-Fleurimont au nom de la commission spéciale nommée dans la séance précédente. Après une très longue discussion, les conclusions de la commission, partiellement modifiées, ont été adoptées.

Nous reproduisons ci-dessous le travail du rapporteur avec le vœu, légèrement modifié, qui le termine :

Rapport sur les mesures a prendre pour favoriser l'importation directe, en France, de nos produits coloniaux africains.

La solution de cette question, très complexe à tous égards, est, on le sait, subordonnée à de multiples conditions de navigation, de crédit et autres ; toutefois, on peut concevoir qu'un des moyens qui sera le plus propre à provoquer sa réalisation, consisterait dans un régime de faveur dont, à l'exportation de chacune de nos colonies, on ferait bénéficier les produits venant en droiture et, au besoin, sous pavillon national, de leur point d'origine jusque dans la métropole. L'exemple de ce qui s'est passé pour notre riz d'Indo-Chine est probant à cet égard et on peut être certain que la réussite serait analogue pour la plupart de nos produits africains : caoutchouc, arachides, sésames, huile et amandes de palme, etc., etc.

Le procédé consisterait à frapper, par exemple, d'un droit de 10 % à la sortie, tous produits généralement quelconques, en consentant remise de la moitié de cette taxe aux produits qui seraient expédiés directement en France. Les principaux avantages seraient les suivants : *a*) les maisons étrangères, établies dans nos colonies, seraient elles-mêmes incitées de la sorte à exporter sur la France pour payer des droits de sortie moindres ; *b*) nos lignes maritimes de navigation trouveraient un nouvel élément de fret considérable qui leur permettrait d'améliorer leur service ; *c*) l'industrie française aurait le moyen de s'approvisionner, sur le sol national, avec plus de certitude que par le passé et elle échapperait progressivement à la subordination des marchés de Liverpool, Anvers, Rotterdam et Hambourg.

Les marchés de matières premières se créeraient donc successivement, d'eux-mêmes, dans notre pays, et tout le monde, la métropole et les colonies, y trouverait son avantage.

Le Comité émet donc le vœu :

Que les pouvoirs publics, en établissant sans augmentation des droits uniformes, à la sortie, sur les produits de nos colonies, les fassent bénéficier d'une remise partielle de ces droits fiscaux, quand ils seront acheminés vers la métropole en droiture, sans distinction de pavillon.

Le rapporteur,

Aspe-Fleurimont.

P.-S. — Voici, au surplus, la dernière statistique publiée par nos colonies de l'Ouest-Africain :

Année 1902.

Importations.

	De France.	Des colonies.	De l'étranger.	Total.
	—	—	—	—
Sénégal	18.233.258	2.210.180	15.426.299	35.870.037
Guinée	5.968.954	38.847	6.633.433	12.641.334
Côte d'Ivoire	2.291.310	123.166	7.890.177	10.304.653
Dahomey	3.711.751	»	13.378.435	17.090.386
Congo	2.735.820	8.003	2.943.176	5.686.999
	32.941.093	2.380.196	46.271.520	81.693.309

Exportations.

	Vers la France.	Pour les colonies.	A l'étranger.	Total.
	—	—	—	—
Sénégal	19.700.403	66.522	5.795.855	25.562.780
Guinée	2.052.595	152.405	9.048.889	11.253.889
Côte d'Ivoire	2.432.762	9.466	4.670.078	7.112.306
Dahomey	4.169.376	91.305	9.418.446	13.679.127
Congo	2.368.714	15	6.059.726	8.428.455
	30.723.850	319.713	34.992.994	66.036.557

Totaux généraux.

	Francs.
	—
Sénégal	61.432.818
Guinée	23.895.123
Côte d'Ivoire	17.416.959
Dahomey	30.759.602
Congo	14.115.454
	147.619.956

Il découle de ce tableau que — en laissant de côté le Sénégal qui, à l'entrée, est soumis à certains droits différentiels — les exportations de nos colonies Ouest-Africaines se montent à environ 40 millions de francs sur lesquels il n'en est venu en France que pour 11 millions de francs. C'est vraiment trop peu, surtout si l'on rapproche ce chiffre de celui de 14 millions qui forme la valeur de ce que notre pays a exporté de chez lui vers ce groupe de colonies dans la même année contre près de 31 millions fournis par l'étranger. Il faut donc aviser.

EUROPE.

Le commerce allemand dans les ports français. — Le dernier volume paru des archives commerciales allemandes contient l'ensemble des

rapports des consuls impériaux en France sur le commerce entre les ports français et les ports allemands. Il s'y trouve des indications qui ont paru intéressantes à signaler à M. Bihourd, notre ambassadeur à Berlin.

La préface contient des considérations générales sur le développement de notre commerce dans les dix dernières années et sur les progrès très lents de notre construction navale. Les échanges ont augmenté cependant en 1902, à l'exportation et à l'importation, d'une manière sensible. C'est à l'année 1902 que se rapportent les statistiques données par l'ouvrage précité.

Le principal article sur lequel a été attirée l'attention des consuls allemands est le charbon, dont ils ont suivi avec soin l'entrée dans les ports français. Les arrivages de charbon à Rouen n'ont guère montré de changement, mais cette situation pouvait être modifiée, car la Compagnie parisienne du Gaz a fait l'an dernier des essais avec des charbons de Wetsphalie qui sont amenés à Rouen *via* Rotterdam et le Havre ; après une première commande de 40,000 tonnes, dont elle a été satisfaite, la Compagnie a signé un marché de 250,000 tonnes, livrables à partir du 1er Juillet 1903 ; le marché est valable jusqu'à l'expiration du contrat passé entre la Compagnie du Gaz et la Ville de Paris. Jusqu'à présent, la Compagnie n'avait fait usage que de petites quantités de charbons allemands qui venaient par canaux : on essaie maintenant des chalands allemands accouplés qui iraient directement à Paris par Rotterdam et la Seine.

A Nantes, les charbons allemands sont comptés, en 1902, pour 22,450 tonnes, contre 1,900 tonnes seulement en 1901. Ces chiffres ne feront qu'augmenter, étant donnés les marchés en cours. Au Havre, les charbons anglais ont perdu une partie de la place reprise par les charbons allemands, dont les qualités analogues seraient vendues meilleur marché. C'est en 1902 que, pour la première fois, les charbons allemands ont essayé de pénétrer au Havre ; ils descendent le Rhin sur des chalands et sont transportés à Rotterdam sur des navires de diverses nationalités. Ces chalands prennent au retour, comme fret, des minerais venus des environs de Caen et destinés aux fonderies d'Essen. Les charbons allemands ont été employés avec succès pour le chauffage des machines, locomotives et navires, et pour la fabrication des briquettes après mélange avec des charbons anglais.

En ce qui concerne les autres ports, il faut remarquer que le pavillon impérial s'est montré moins fréquemment en 1902 à Dunkerque, aucun navire allemand n'étant revenu chargé de riz des colonies françaises. A Marseille, au contraire, le commerce allemand a augmenté de 20,000 tonnes, avec une visite de 110 navires.

ASIE.

L'industrie du papier en Indo-Chine. — Quand on étudie les statistiques douanières de l'Indo-Chine, on constate l'importance de l'importation du papier et de ses applications. En 1901, par exemple, ce commerce a donné lieu à une introduction de 5 millions de kilogrammes valant 7,250,000 fr. Les principaux éléments dont se composent ces totaux sont les suivants :

	Quantité.	Valeur.
	Kilog.	Francs.
Provenant des pays d'Europe.		
Papier autre que le papier de fantaisie......	916.406	563.976
Provenant de Chine.		
Papier d'emballage et de pliage............	4.052.838	3.240.774
Papier destiné au culte....................	903.305	1.186.631

On se trouve donc, abstraction faite du papier de fabrication européenne, qui va pour la plus grande partie à la consommation européenne, en présence d'une consommation locale indigène portant sur 4,956,143 kilogrammes de papier, d'origine exclusivement chinoise, et représentant une valeur de 4,427,407 fr. Il faut y ajouter environ 1,500,000 kilogrammes, produits par l'industrie indigène locale et valant environ 900,000 fr. ; soit donc, au total, en chiffres ronds, 6,400,000 kilogrammes et 5,300,000 fr.

Ces chiffres, invraisemblables au premier abord, s'expliquent d'une part, par l'importance de la population : 20 millions d'habitants et, d'autre part, par les conditions particulières de la vie annamite et chinoise. C'est cette dernière circonstance qui explique l'énorme accroissement pris, depuis quelques années, à la faveur des progrès du bien-être général et du développement de l'ensemble du commerce, par l'importation de cet article, qui a augmenté de 130 % de 1895 à 1901.

Malgré le bon marché de la main-d'œuvre, les manipulations sont si multiples que le papier fabriqué à la main revient à un prix relativement élevé ; c'est ce qui explique que le Japon et la Chine aient des usines à papier. La supériorité de la fabrication mécanique dans cette industrie est si évidente que la transformation des procédés actuels employés en Indo-Chine s'impose.

Comme, d'autre part, les papiers d'origine étrangère sont frappés à l'entrée d'un droit de 13 fr. par 100 kilogrammes, on voit qu'une usine installée en Indo-Chine jouirait, de ce chef, d'un avantage considérable.

OCÉANIE.

Tahiti. — Commerce en 1903. — Le commerce extérieur de Tahiti a été de 8,660,000 fr. en 1903, dont 3,938,000 fr. à l'importation et 4,722,000 fr. à l'exportation. Rappelons que les importations ne s'élevaient qu'à 3,913,000 fr. en 1902 et 2,969,000 fr. en 1898. Quant aux exportations, elles n'étaient que de 4,297,000 fr. en 1902 et de 2,969,000 fr. en 1898. Les exportations comprennent, en 1903, 622,000 kilog. de nacre, 131,000 kilog. de vanille, 8,538,000 kilog. de coprah et 810,000 kilog. de cocos secs, 3,837,000 oranges ont été expédiées.

Le commerce entre Tahiti et la France qui est très faible, à cause de la distance et de l'absence d'une ligne de navigation française, est cependant en progression. De 615,000 fr. en 1902, les importations sont montées à 685,000 fr. en 1903 ; les exportations sont passées de 645,000 fr. en 1902 à 834,000 fr. en 1903. Si le projet de ligne française entre la Nouvelle-Calédonie et Tahiti, arrivait enfin à entrer dans le domaine de la réalité, on verrait le commerce français prendre une extension certaine. Faudra-t-il donc attendre l'achèvement du canal de Panama, pour voir rattacher directement à la métropole la très importante possession de Tahiti ?

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A MERCHIER

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER SEMESTRE DE 1904.

Grandes Conférences.

Communications

PAGES.

Excursions.

Procès-verbaux.

Concours.

Congrès.

Bibliographie.

Faits et Nouvelles géographiques.

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes

France et Colonies.

PAGES.

Europe.

Asie.

Afrique.

Océanie.

II. — GÉOGRAPHIE COMMERCIALE. — FAITS ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES.

France.

France et Colonies.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

Océanie.

GÉNÉRALITÉS.

Lille Imp. L. Danel

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING).

BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

(Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

2ME SEMESTRE DE 1904

Vingt-Cinquième Année. — Tome Quarante-Deuxième.



SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,

LILLE.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

EN ANDALOUSIE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Dimanche 29 Novembre 1903,

Par M. le Dr G. EUSTACHE,

Membre du Comité d'Etudes de la Société de Géographie.

Le XIVe Congrès international de Médecine se réunissait à Madrid au mois d'Avril 1903.

A cette occasion, de nombreux médecins (près de 6.000) se trouvèrent réunis en Espagne et, après le Congrès, ne manquèrent pas de visiter ce pays si intéressant, si riche en souvenirs, que l'histoire, la littérature et la musique nous ont fait connaître et aimer depuis notre enfance.

J'étais du nombre de ces médecins travailleurs et touristes à la fois, et c'est une partie de mon voyage en Espagne, une *Excursion en Andalousie*, que je voudrais vous raconter aujourd'hui, afin de la revivre avec vous à quelques mois de distance.

En vous faisant ce récit, je n'ai aucune prétention ni de géographe, ni d'explorateur. Mon temps était compté et les impressions que j'ai gardées de ce voyage sont celles d'un simple touriste, amateur, impressionniste et photographe à la fois.

— Avant de commencer nos pérégrinations, je tiens à vous donner une vue d'ensemble, mais très succincte, de ce qu'est l'Espagne en général, et plus particulièrement de ce qu'est sa province la plus méridionale, l'ANDALOUSIE.

L'Espagne est un vaste plateau montagneux, qui s'étend des Pyré-

rées jusqu'au détroit de Gibraltar. Elle est encerclée de tous côtés par la mer, sauf au niveau de l'isthme des Pyrénées qui la rattache au continent européen : c'est une véritable presqu'île, la *presqu'île Ibérique*.

Ce plateau, d'une altitude moyenne de plus de 600 mètres au-dessus du niveau de la mer, est parcouru par un grand nombre de chaînes de montagnes, les *Sierras espagnoles,* à pics séparés et s'élevant parfois jusqu'à 2.500 mètres de hauteur.

Il s'incline naturellement de l'E. à l'O. vers l'Océan Atlantique pour venir s'abaisser progressivement du côté des plaines du Portugal. — Du côté de la Méditerranée, ses bords sont plus élevés, parfois abrupts et très rapprochés du rivage, dont ils ne sont séparés, en certains endroits, que par une bande côtière de quelques kilomètres.

Les cours d'eau, qui prennent naissance sur le plateau espagnol, ne font guère qu'en éroder la surface qui reste nue, aride, souvent desséchée et inculte, sauf en quelques vallées de peu d'étendue. Le climat y est rude, désagréable, froid en hiver, d'une chaleur torride en été.

En somme, l'Espagne dans son ensemble n'est pas un beau pays, ou du moins sa beauté solennelle, sévère et formidable n'est pas faite pour plaire au plus grand nombre des voyageurs ou des touristes.

Exception doit être faite pour le quart inférieur de la péninsule. A ce point, le plateau montagneux cesse presque brusquement pour faire place à une large et grande vallée allant de l'E. à l'O., et s'inclinant en pente douce entre deux versants de montagnes. Cette vallée est arrosée par le Guadalquivir et ses nombreux affluents. Elle constitue une province parfaitement délimitée et entièrement différente du restant de l'Espagne par son climat, sa végétation, ses habitudes et ses mœurs : c'est l'Andalousie.

La puissante chaîne de la Sierra Morena la borne au Nord ; des chaînons montagneux la séparent à l'Est du bassin de la Méditerranée ; au Sud les hautes cimes de la Sierra Nevada (3.500 mètres) et d'autres Sierras l'enclosent jusqu'à l'Océan Atlantique, circonscrivant ainsi un vaste bassin fluvial à deux étages, celui de l'Est très élevé (plus de 700 mètres au-dessus de la mer), c'est la *haute* Andalousie, celui de l'Ouest, ou *basse* Andalousie.

Grâce au soleil et aux nombreux cours d'eau qui la traversent, l'Andalousie est en certains endroits d'une beauté et d'une fertilité

extrême : c'est un pays où il fait bon vivre et qui nous rappelle les plus beaux souvenirs de notre jeunesse studieuse.

Télémaque n'a pu la visiter, mais il en a écouté la magnifique description, faite peut-être *de chic* par le brillant styliste qu'était le célèbre archevêque de Cambrai.

César l'arracha à ses naturels et en fit une province romaine. Les Vandales la conquirent à leur tour et lui donnèrent leur nom, qu'elle porte encore aujourd'hui. Les Maures d'Afrique l'envahirent plus tard, et pendant leur domination de plus de 800 ans, en firent un pays prospère, y créèrent des merveilles que nous irons visiter. En 1492, les Espagnols chassèrent les Maures au prix d'exploits que l'histoire et la poésie ont chantés d'une façon admirable et saisissante.

Depuis lors, l'Andalousie, incorporée à l'Espagne, n'a pas d'histoire propre. Mais, grâce à la littérature, à la poésie et à la musique, elle est bien connue de tous. C'est là où soupire le dernier des Abencerrages, où roucoule Rosine, où danse Carmen, où paradent les toréadors, où sonnent les castagnettes. C'est un pays de mouvement, de plaisir et de joie où il fera bon de vagabonder.

Un voyage dans ce pays est aujourd'hui facile.

Il ne s'agit plus d'y consacrer des semaines et des mois, d'user pour cela des moyens de locomotion les plus variés, les plus incommodes et aussi les plus pittoresques, de vivre de la vie de l'indigène et d'en rapporter mille et mille légendes, mille et mille anecdotes, qui ont fait la joie des lecteurs d'Alexandre Dumas et de Théophile Gautier.

Nous sommes au siècle de la vapeur et des chemins de fer ; nous ferons donc notre voyage très rapidement et par voies ferrées.

Les chemins de fer espagnols ! Que n'a-t-on pas dit sur eux ! et combien parmi nous qui n'envisageaient pas sans terreur l'idée d'y avoir recours !

Eh bien ! croyez-moi sans hésiter, cette terreur est injustifiée et les chemins de fer espagnols, je parle en voyageur et non en actionnaire, méritent mieux que leur réputation déplorable. Je viens d'en faire une longue expérience, plus de 4.000 kilomètres, et voici ce que j'en pense.

Le matériel en est bon, aussi bon, sinon meilleur que celui de certaines Compagnies françaises ; les voitures de luxe y sont même de qualité supérieure. La voie est assez bien nivelée, malheureusement presque partout unique. Les employés sont en réalité lents, très lents ;

les diverses formalités longues, la marche des trains peu rapide, puisque les grands express n'atteignent pas 40 kilom. à l'heure et que les trains omnibus ou mixtes marchent souvent à 12 ou 15 kilom., la vitesse d'un cheval au trot!

Et après? On est prévenu par avance: il n'y a donc pas de surprise! Ne vaut-il pas mieux marcher lentement pour arriver sûrement, que de faire du 140 à l'heure et se rompre le cou avant d'atteindre Madrid, comme cela est arrivé dans la course d'automobiles de juin dernier.

Cette lenteur peut nous étonner, nous autres gens du Nord pour qui le temps est de l'argent; elle est toute naturelle dans un pays de farniente et de laisser-vivre où le seul bonheur appréciable est le repos!

Quoi qu'il en soit, prévenu de cette lenteur, le voyageur n'a qu'à distribuer son temps par avance et il est sûr d'arriver.

Pour aborder l'Andalousie par les voies ferrées, la plupart des voyageurs partent de Madrid par l'express de 8 h. 20 du soir, qui les dépose le lendemain matin à 7 h. à Cordoue, ou bien à Séville à 10 heures. Ce voyage de nuit à travers le Plateau central et la Manche, le pays de Don Quichotte, manque absolument de charme. Il est bien préférable d'accéder dans le pays par une autre voie, plus longue, mais plus pittoresque, et y pénétrer de l'Est à l'Ouest, en faisant la première halte à Grenade, puis à Cordoue, Séville et finalement Gibraltar. Les impressions sont graduées, progressives, rien ne nous échappera et les souvenirs que nous en garderons seront bien autrement précis et intenses!

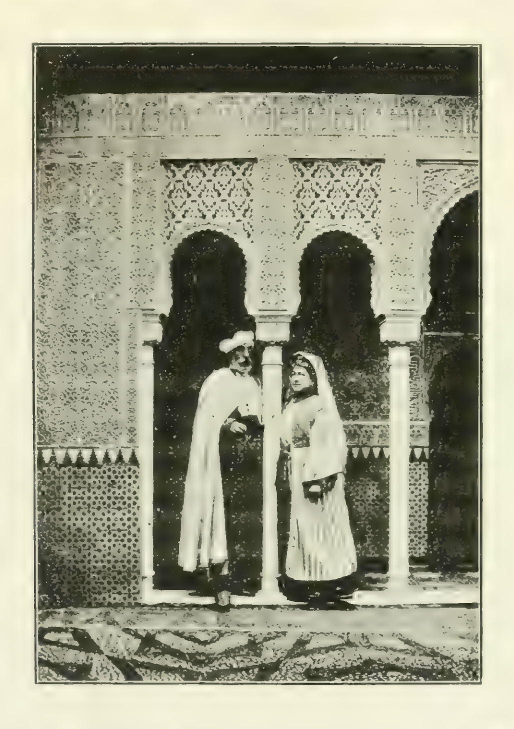
Barcelone. — Partant de Lille à 1 h. 45 et de Paris à 7 h. 15 du soir, nous serons le lendemain soir à 7 h. à Barcelone, la ville la plus peuplée, la plus riche, la plus vivante et aussi la plus belle de l'Espagne au sens moderne du mot.

Valence. — Après une nuit de repos bien mérité, nous remontons dans le train à 9 h. du matin pour atteindre Valence à 7 h. du soir. Ce trajet est vraiment beau: la voie longe presque tout le temps la côte de la Méditerranée aux flots bleus, traverse des rivières, des jardins (les *Huertas* d'Espagne), des champs d'oliviers et d'immenses champs d'orangers, qui embaument l'air et donnent au pays un air de fête et de bonheur.

Au moment de notre voyage, pendant les premiers jours de mai

(1903), les orangers, de Tarragone à Murcie, étaient chargés d'oranges mûres de la récolte d'hiver et couverts en même temps des fleurs, prémices de la récolte d'été. Cette double parure de fleurs et de fruits est un des plus beaux spectacles que l'on puisse voir.

La soirée et la matinée du lendemain suffisent largement pour visiter la ville de Valence dont l'intérêt pour le voyageur est assez médiocre. En repartant à 3 heures, on arrive à 10 heures du soir à Alicante, tête de ligne des *Chemins de fer andalous*.



Alicante. — Alicante, si connu par ses vins, ne mérite guère une visite de quelques heures. C'est un port de mer de peu d'importance. C'est là que commence véritablement la région des palmiers-dattiers. La promenade qui longe le port, telle la promenade des Anglais à Nice, en présente de superbes spécimens (Projections). Les jardins d'Alicante et notamment celui du Consul de Norvège, où le visiteur reçoit un accueil cordial, sont en réalité fort beaux. Malgré cela, Alicante ne nous arrêtera pas et nous le quitterons de très bonne heure pour aller déjeûner à Elche.

Elche. — Elche est une petite ville de 20.000 habitants à peine, située à une vingtaine de kilomètres d'Alicante, et où le visiteur curieux ne manquera pas d'aller voir une véritable oasis ou *palmeraie* d'Afrique située en pleine Europe, chose peu connue en réalité.

La ville proprement dite ne nous retiendra pas, malgré son cachet véritablement arabe, avec ses églises recouvertes de faïence bleue, ses maisons badigeonnées de blanc et ses routes poudreuses, et nous nous rendrons aussitôt dans la forêt de palmiers qui l'entoure. Ce sera une promena dedélicieuse aux premières heures de la matinée.

Cette forêt a une étendue de plusieurs hectares et compte environ 150.000 palmiers, dont quelques-uns atteignent une hauteur de 8 à 10 mètres et n'auraient pas moins de 500 ans d'existence. Elle est largement arrosée par de nombreux cours d'eau qui y entretiennent une fraîcheur agréable.



Fig. — I. Allée de Palmiers d'Elche.

Les palmiers d'Elche donnént une récolte abondante de dattes, dont le produit ne serait pas moindre de 250.000 francs par an. J'ai goûté à

ces dattes dont la chair est épaisse, granuleuse et moins sucrée que celle des dattes du Sahara.

C'est de la forêt d'Elche que proviennent le plus grand nombre de ces belles et longues palmes blanches qui sont bénites au dimanche des Rameaux comme chez nous les bouquets de buis, et que les Espagnols placent ensuite aux balcons de leurs maisons pour les préserver de la foudre. Nous avons vu plusieurs de ces palmiers disposés en vue de la récolte des palmes de l'année prochaine. Les feuilles de la couronne sont relevées et liées en cône, tout comme on fait chez nous pour faire blanchir les feuilles de laitue.

Comme on peut s'en rendre compte par la photographie suivante, les perspectives de cette forêt sont vraiment admirables et sans cesse changeantes, sans compter que le sous-bois est d'une très riche végétation où poussent les grenadiers, les figuiers et un nombre incalculable d'arbustes en fleurs.



Fig. II. — Palmier du Curé.

Parmi les innombrables palmiers de la forêt, il en est un vers lequel

le guide bien appris ne manque pas de vous conduire, c'est le *palmier du curé*, remarquable en ce que sur un seul pied ont poussé sept branches devenues chacune de véritables arbres.

Deux heures suffisent pour visiter cette oasis délicieuse qui vous laisse une impression charmante.

A 10 heures du matin, nous reprendrons le train pour aborder enfin en Andalousie.

MURCIE. — La ligne court (combien lentement !) dans le royaume de Murcie, le pays des *oranges sanguines* ou *au vin*, traverse la capitale qui ne nous retiendra pas, malgré sa cathédrale qui domine toute la plaine, passe à Lorca, petite ville avec un excellent buffet, puis se dirige à l'Ouest, en grimpant successivement des collines étagées qui s'élèvent à plus de 700 mètres au-dessus du niveau de la mer. A Séron, point culminant, commence le royaume de Grenade, c'est à-dire l'Andalousie. Bientôt le chemin de fer s'arrête à Baza, où nous devons dîner et passer la nuit.

BAZA. — Baza est une petite ville insignifiante, qui peut être célèbre dans les fastes de la guerre des Maures, mais dont j'ai gardé le plus mauvais souvenir.

Après une route longue et fatigante, on se met volontiers à table pour faire un bon dîner ; le dîner de Baza, quoique pris dans la meilleure *fonda* de la ville, était franchement détestable. Je ne digérerai pas de longtemps le pain à l'huile (et quelle huile !), ainsi que le poisson frit avec de la salade en guise de rôti.

Le lit, hélas ! n'était pas meilleur que la table : dur, bruyant et menaçant de crouler. Mais rassurez-vous, Mesdames, il était propre et inhabité. Malgré de nombreuses et actives recherches, je n'ai pas rencontré un seul de ces insectes qui, nous avait-on dit, sont l'ennemi héréditaire et toujours invaincu des Andalous. Encore une légende qui s'en va, du moins pour les hôtels ou *fondas* fréquentés par les voyageurs.

Mais si cette plaie de la malpropreté est en train de s'amoindrir et de disparaître, il n'en est pas de même de la seconde plaie d'Espagne, la mendicité. Elle y fleurit encore avec une intensité remarquable, en Andalousie plus qu'ailleurs.

Comme nous l'avouait presque en rougissant un haut employé du Ministère, la mendicité, pour beaucoup d'Espagnols, est une véritable

profession. On pourrait, presque sans rire, proposer et appliquer une patente sur les mendiants ; elle risquerait de rapporter gros.

A Barcelone, la mendicité se pratique généralement avec une certaine décence ; le mendiant, homme, femme ou enfant, est le cireur de souliers (*limpia bottas*) qui, au moins, vous propose un service en échange du sou qu'il sollicite.

A Madrid, elle se fait avec fierté (nous sommes au pays des *hidalgos*), et vous êtes arrêté sans cesse par de grands diables d'Espagnols, fièrement drapés dans leur manteau ou mieux leur couverture sâle et effiloquée, qui brusquement et sans prélude vous tendent la main ouverte en vous disant d'un air de commandement : *cinque centimos*. Si on leur refuse, ils vous regardent d'un air méprisant et s'en vont plus fiers qu'ils n'étaient venus.

Dans le sud de l'Espagne, la mendicité est générale ; hommes, femmes, enfants, vieux, jeunes, bien portants ou éclopés, tout le monde s'y livre sans vergogne et avec une tenacité vraiment insupportable. C'est un des plus grands désagréments du voyage en Andalousie. Pour nous, il a commencé à Baza, et n'a pas cessé jusqu'à la fin.

— A Baza, le chemin de fer qui doit relier cette localité à Grenade, ou du moins à Guadix, est encore en construction. Force nous est donc de recourir aux voitures pour nous y transporter. Le service du reste est assuré par un grand nombre de véhicules variés qui encombrent la place de la Station, *tartanes* et diligences : nous choisissons l'une de ces dernières.

Pour mieux jouir du coup d'œil, nous prenons place à côté du cocher (*le mayoral*). Celui-ci, d'un coup sec, rassemble les rênes de son attelage (4 chevaux et 4 mules) et crie le commandement du départ.

Rien de plus original que ce voyage en diligence de Baza à Guadix, chevaux et mules rivalisent d'énergie. Le cocher les conduit à la voix, les interpellant successivement et par leur nom, encourageant les uns, gourmandant les autres, éloges et reproches auxquels ils paraissent très sensibles — On marche vite.

Quant au pays traversé, et quoique nous soyons en Andalousie, il est presque désert, triste et misérable.

Ce trajet en voiture est forcément coupé par une halte dans une *Venta*, ou auberge. Celle qui nous abrite est située non loin du *Rio del Gor*, à 2 kilomètres environ du village de même nom.

Ce village est perché à mi-hauteur de la colline qui borde le ruisseau. Il est remarquable en ce qu'il n'a aucune maison proprement dite, mais simplement une série d'ouvertures donnant accès à des trous, ou grottes, creusés dans le flanc de la montagne, et où terrent les habitants. C'est un village de *Troglodytes*, ou habitants des cavernes, la plupart *gitanos*, que nous retrouverons un peu partout dans le pays, et spécialement à Grenade où nous leur rendrons visite.

A la *Venta*, tout le monde descend et s'engouffre dans une salle basse où la tenancière, ayant à ses trousses 3 petits marmots et un nombre égal de cochons de lait, nous offre à boire du mauvais vin avec un unique verre qui passe de main en main. Disons toutefois, pour être vrai, qu'il y a à côté un plat plein d'eau, où les délicats peuvent faire semblant de le rincer. Il est de mauvais ton de recourir à cette manœuvre.

Au plafond de la salle, pendait un jambon salé d'assez bonne apparence. Tiraillé par la faim je demande à attaquer ce jambon, tout le monde m'imite et bientôt le jambon a disparu.

Ici se place une coutume que je recommande aux voyageurs larges et généreux.

Quand on a mangé et bu, il est de règle de payer, en Espagne comme ailleurs : c'est ce que je fis pour mon compte. Un *douro*, 5 francs, fut le prix demandé, que je payai rubis sur l'ongle, trouvant toutefois que la chère l'était un peu trop !

Je m'aperçus alors que chacun défilait sans rien offrir à l'hôtesse : j'avais payé pour tous, cochers et voyageurs. Telle est la coutume. Avis aux voyageurs trop pressés d'acquitter leur dette. Sans le vouloir ils font les grands seigneurs !

— Après 6 heures de diligence, nous atteignons Guadix : nous nous précipitons dans le train qui nous attend, remontons jusqu'à Moreda où nous faisons un bon dîner au buffet de la gare, puis arrivons à Albolote, gare ouverte depuis quinze jours seulement. Là nouvelle diligence qui en 2 heures nous dépose à Grenade à 9 heures du soir, après 12 heures de trajet.

Grenade. — Nous voici donc à Grenade, la deuxième capitale des rois maures d'Espagne, la patrie des Abencerrages, la ville de l'Alhambra, la grande, la célèbre, la fameuse, l'illustre Grenade des

Arabes, celle pour laquelle les Espagnols ne voulant pas être en reste avec leurs devanciers, ont composé le distique connu :

Quien no ha vista a Granada
No ha vista a nada,

Qui n'a pas vu Grenade, n'a rien vu !

Eh bien ! j'ai vu Grenade, et je conviens sans honte que je n'en ai été que très modérément émerveillé.

Comme ville, Grenade, dont la population est de 75.000 habitants environ, ne présente aucun cachet particulier. Elle a plutôt l'air d'une ville moderne, neuve, ou en train de se rebâtir à la mode du jour. Elle est assez vivante, du moins dans sa partie centrale. Mais Dieu ! que de mendiants, que d'infirmes, que d'éclopés, que de nains ! On se croirait dans une vraie cour des miracles !

En dehors de la grande rue, *calle de los reyes catolicos*, et la *carrera de Gènil*, sorte de place toujours mouvementée où le peuple grouille au milieu de nombreuses théories d'ânes, de mulets et de chèvres, et trois fois par jour de diligences attelées de 6 à 8 bêtes qui relient Grenade à tous ses environs, les autres parties de la ville sont tristes, sombres, presque misérables et dépourvues d'intérêt.

Je ne saurais en effet m'extasier, à l'exemple des snobs d'art et d'antiquité, sur quelques malheureuses portes, soubassements ou pierres isolées, que l'on trouve de-ci de-là encastrés dans des murailles de construction relativement récente.

Grenade n'est plus une ville mauresque : c'est une ville presque entièrement neuve, la plus neuve de toute l'Andalousie.

Elle possède de belles promenades, l'Alameda, les Paseos del Salon et de la Bomba sur la rive droite du Génil et à la jonction de cette rivière avec son affluent, le Darro.

Elle a un nombre considérable de fontaines, quelques statues, et le monument d'Isabelle la Catholique recevant Christophe Colomb, monument en bronze d'aspect assez lourd.

Elle possède un nombre infini d'églises et de chapelles dont l'histoire presque légendaire peut être intéressante, dont l'ornementation intérieure est incontestablement riche, très riche même, appartenant à ce style *plateresque* ou *rococo*, qui à mon sens défigure les œuvres de bonne architecture. Mais ces églises et chapelles, et l'observation s'applique à presque toutes celles de l'Espagne, sont obscures, pleines

d'ombre qui empêche d'en distinguer les détails. De plus, elles sont presque toujours désertes.

L'Espagnol, qui aime beaucoup les processions, fréquente peu l'église.

Grenade a une Cathédrale qui est souvent qualifiée le plus beau monument religieux du style de la renaissance en Espagne. En réalité son aspect extérieur est nul ; son intérieur vous laisse froid.

La chapelle royale, qui y est annexée, est pleine de richesses et de souvenirs. Les tombeaux des Rois Catholiques, conquérants de Grenade, et de leurs enfants Philippe le Beau et Jeanne la folle, la mère de Charles-Quint, sont énormes et superbes, mais l'impression en est lourde et triste.

On travaille en ce moment à dégager la Cathédrale perdue au milieu de ruelles étroites et tortueuses qui l'enserrent de tous côtés. Ceux qui visiteront Grenade dans quelques années verront le monument sous de meilleurs auspices, et n'en retiendront peut-être pas la même impression de tristesse que j'y ai ressentie.

Le touriste consciencieux ne manque pas d'aller visiter la Chartreuse (*Cartuja*) dans le faubourg N.-O. de la ville. C'est un monastère depuis longtemps désaffecté, à la garde duquel est préposé un prêtre qui ne refuse pas le pourboire (*propina*) classique.

La sacristie surtout, vaste et éclairée, est d'une richesse inouïe avec ses vieux murs richement ornés de stuc et de marbres les plus précieux. On dirait que l'architecte a voulu lutter, dans un goût tout différent, de recherche et de complication avec les dentelles de l'Alhambra. Il n'y a pas un endroit large comme la main qui ne soit fleuri, damassé, feuillu, guilloché, touffu comme un cœur d'artichaut (T. Gautier).

Les *commodes*, ou armoires destinées aux vêtements sacerdotaux, sont en bois de cèdre incrusté d'ivoire, de nacre, d'argent et de pierres précieuses. C'est d'une richesse inouïe, qui contraste étrangement avec la misère du peuple.

Si Grenade ne nous a pas charmé comme ville, le site où elle est placée, au pied de deux collines qui s'élèvent en pente douce de l'E. à l'O., n'en est pas moins enchanteur et l'un des plus beaux qu'on puisse voir.

Ces deux collines sont l'Albaicin et l'Alhambra.

Au Sud, l'horizon est fermé par les hautes cimes neigeuses de la Sierra Nevada, qui étincellent et rosissent au soleil. A l'Ouest, la vue

se porte sur une immense et fertile plaine, la célèbre *Vega*, d'autant plus remarquable par sa belle et luxuriante végétation que les montagnes qui l'entourent sont sèches et dénudées.

A la chute de Cordoue, les Maures s'établirent à Grenade qui devint leur nouvelle et dernière capitale. Sur l'une des collines, les Kalifes édifièrent leur forteresse et leur palais : ils y déployèrent une richesse, un faste et un art qui font encore l'émerveillement de notre époque. Il ne reste de tout cela que l'*Alhambra* : mais à lui seul, l'Alhambra suffit pour donner la célébrité à une ville, à un pays. Pour nous, comme pour tous ceux qui l'ont visité, l'Alhambra constitue l'intérêt unique de Grenade. Avec lui et par lui, Grenade est et restera une ville célèbre.

L'Alhambra. — La colline de l'Alhambra se termine à son sommet par un plateau de 730 mètres de long sur 130 de large. Sur ce plateau, se trouvaient à la pointe O. la forteresse ou Alcazaba, au milieu le château ou Alcazar, à l'E. la ville seigneuriale. Le tout était et est encore entouré d'une enceinte fortifiée, aux nombreuses tours, faite de briques cuites d'un jaune ocracé qui prennent des tons rouges au soleil couchant. C'était la ville rouge, en arabe, *Al Hambra*.

Les siècles ont passé : la forteresse et la ville arabe ont presque complètement disparu : le mur d'enceinte est éventré ; les tours, ou du moins le plus grand nombre, n'existent plus guère qu'à l'état de souvenir : seul le palais reste et c'est lui qu'on va visiter.

Pour y arriver, on franchit tout d'abord une porte, la porte de Grenade, sorte d'arc de triomphe sans caractère que Charles-Quint fit élever pour délimiter le domaine royal de l'Alhambra, et on pénètre dans un parc planté sur le penchant de la colline jusqu'au mur d'enceinte.

Rien de plus beau, rien de plus frais, rien de plus merveilleux que ce parc, ou *bois sacré*. La végétation y est luxuriante : l'eau coule de tous côtés en ruisseaux chantants et en cascades étincelantes ; les bosquets de lauriers-roses, de myrtes arborescents et d'arbres couverts de fleurs sont dominés par des ormes énormes et rapprochés, qui élèvent leurs fûts à une grande hauteur, formant une épaisse voûte de verdure. Les oiseaux chantent, les rossignols trillent pendant que la forêt secoue ses cimes, et que le soleil, filtrant par intervalles à travers le feuillage, parsème la voûte de brillantes émeraudes.

Malgré son charme incomparable, le parc de l'Alhambra est désert

quand nous y pénétrons. Après une promenade de rêverie, nous arrivons jusqu'au mur d'enceinte, que nous franchissons en passant sous la *Porte de la Justice*, et plus loin sous la *Porte du vin*.



Fig. III. — Parc de l'Alhambra.

Sans nous arrêter à l'examen de ces portes dont l'architecture et l'histoire sont pleines d'intérêt, nous arrivons au plateau central, ou *Cour des citernes*.

L'œil est aussitôt attiré par une immense construction inachevée en pierre et en marbre, c'est le *Palais de Charles-Quint*. Cet orgueilleux monarque, dit l'histoire, fit détruire une partie du palais des rois maures pour élever à sa place un monument qui devait écraser par sa magnificence la demeure des rois déchus. Vandalisme stupide qui lui a porté malheur, car le Palais de Charles-Quint n'a jamais été achevé et tombe en ruines ! Les amateurs du beau et du pittoresque aspirent ardemment à son entière disparition !

Contournons cette lourde bâtisse ; nous arrivons alors devant une

porte basse, qui est l'entrée actuelle de l'Alhambra. Avant d'y pénétrer, remarquons qu'ici, comme pour toutes les maisons et palais arabes du reste, l'extérieur est formé par un mur d'enceinte plus ou moins élevé et sans ornementation. Rien pour le dehors, tout pour le dedans, telle est la devise des maisons arabes. Nulle part, le contraste n'est aussi saisissant qu'à l'Alhambra.

Dès que la porte est franchie, nous voici dans une vaste cour rectangulaire de 37 mètres de long sur 23 de large, pavée de grandes dalles

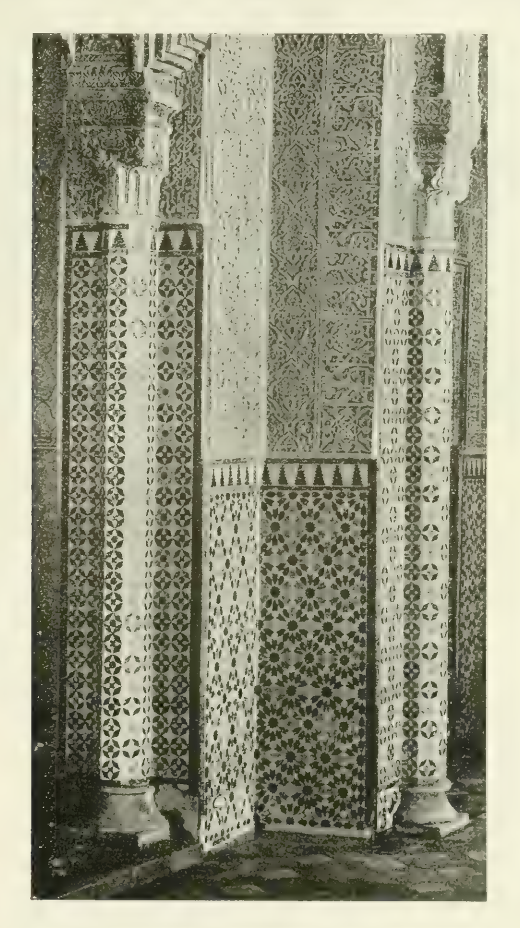


Fig. IV. — Décoration murale de l'Alhambra.

de marbre blanc, avec un bassin central, bordé de myrtes taillés. C'est la *Cour des Myrtes,* d'où l'on rayonne vers toutes les parties.

Les murs qui entourent cette cour intérieure, *patio*, comme du reste tous les murs de l'Alhambra, sont recouverts à la partie inférieure de carreaux de faïence émaillée, de formes différentes, de couleurs et de tons variables, bleus, verts, blancs et jaune d'or, avec lesquels l'ouvrier arabe forme une mosaïque aux dessins compliqués.

A la hauteur de $1^{m},50$ environ, le revêtement change : il est formé de plâtre et de stuc moulé, d'une dureté et d'une résistance à toute épreuve, sur lequel, soit au moule, soit au ciseau, l'artiste a tracé une infinie variété de lignes qui représentent des étoiles, des fruits, des fleurs et animaux imaginaires. Il les a combinées avec l'étonnante variété et l'élégance des lettres arabes (sentences philosophiques et versets du Coran), et est arrivé à réaliser ainsi un fouillis de lignes capricieuses, qui constituent cet ornement de sculpture connu sous le nom d'*arabesques*. (Voir fig. IV et suivantes).

Le tout est rehaussé de couleurs tantôt vives, tantôt éteintes, or, rouge, vert, bleu : par instants le mur est percé à jour et devient une véritable dentelle ou guipure. C'est joli, gai, élégant au possible.

Les archéologues et les arabistes assurent que les lignes des arabesques constituent de véritables inscriptions hiéroglyphiques qu'ils ont traduites et commentées. *Adhuc sub judice lis est.*

Sur le côté Nord de la Cour des Myrtes se dresse une tour assez élevée, la *Tour de Comarès,* occupée presque en entier par la *Salle des Ambassadeurs* où l'on accède par une porte en fer à cheval du plus joli effet. Cette salle forme un carré de 11 mètres de côté, avec un plafond à 18 mètres de hauteur : elle est éclairée par trois belles fenêtres arabes (*ajice*) d'où l'on a une vue superbe sur Grenade et ses environs. C'est la pièce d'honneur du palais, la salle des réceptions solennelles et aussi celle des drames sanglants qui marquent à chaque pas l'histoire des Maures.

Nous ne visiterons pas les autres pièces adjacentes à la Cour des Myrtes, la *Mexuar* ou salle du Conseil, le *Quartier des Bains* et autres, à qui la tradition a donné des noms plus ou moins fantaisistes, et nous pénétrerons aussitôt dans la seconde partie du palais, la plus vantée à bon droit, la célèbre *Cour des Lions* et les salles qui l'entourent.

Suivant la tradition, la Cour des Lions, la plus récente puisqu'elle date du XIVe siècle, serait la partie du palais réservée aux femmes du Sultan. C'était le harem, le cloître de l'amour, comme dit Châteaubriand. C'est là où le génie oriental a accumulé toute sa magnificence,

toute sa richesse pour arriver au summum de l'élégance et de la grâce.

Rien de plus gracieux en effet que la Cour des Lions. Formant un



Fig. V. — Cour des Lions.

rectangle de 28 mètres sur 16, elle est entourée sur ses quatre faces par une galerie à jour supportée par une centaine de colonnes géminées en marbre blanc, surmontées elles-mêmes de jolis arceaux recouverts de fines arabesques à jour qui les font ressembler à une véritable gaze de pierre.

Sur chacun des deux petits côtés du rectangle se trouve un pavilllon ou portique, surmonté d'un dôme, qui constitue en réalité un véritable bijou d'architecture, que je regrette vraiment de ne pas pouvoir vous détailler.

La Cour des Lions est aujourd'hui pavée de dalles de marbre blanc ; elle a huit fontaines plus une neuvième au centre plus grande, la célèbre *Fontaine des Lions*, ainsi nommée parce que sa vasque inférieure est supportée par 12 lions, également en marbre. On est tout d'abord surpris par la sculpture singulière de ces lions, qui ne rappelle que de loin l'aspect et les formes du Roi des déserts. L'effet n'en est pas moins tout à fait charmant.

Autour de la Cour des Lions s'ouvrent par des portiques élégants

quatre salles. Les deux principales sont sur les grands côtés, au Sud celle des Abencerrages, au Nord la salle des deux Sœurs.

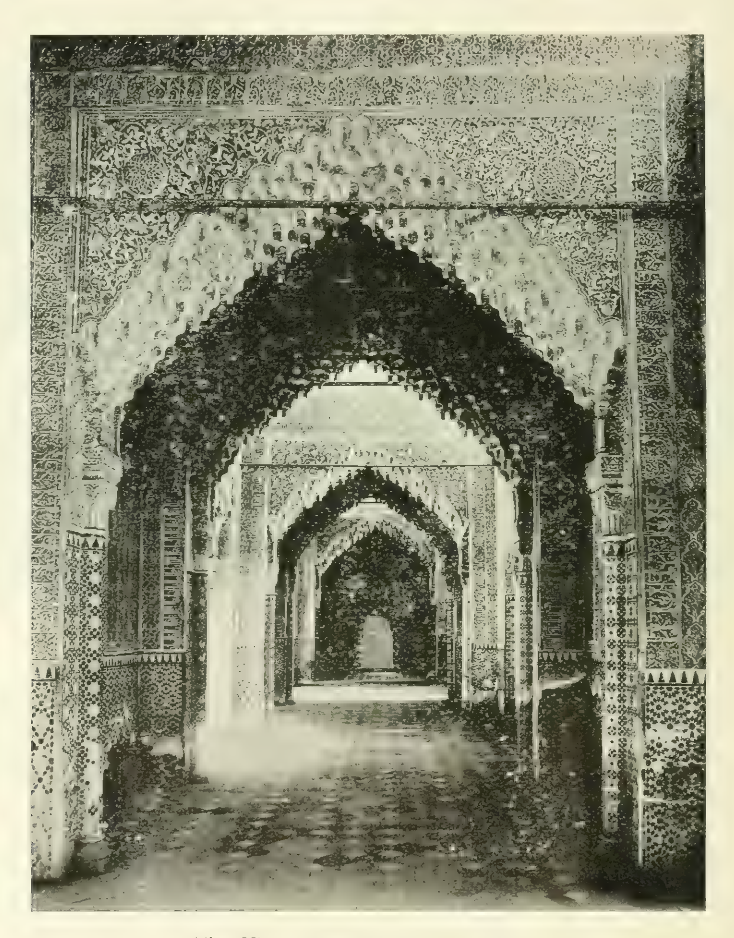


Fig. VI. — Salle des deux Sœurs.

La *Salle des Abencerrages* doit son nom à la puissante famille, dont la légende rajeunie et poétisée par Châteaubriand est connue de tous. Au centre de cette salle est une fontaine dont le bassin en marbre est marqué de tâches rougeâtres, dues, dit la légende, au sang des trente Abencerrages qui y furent assassinés, mais que les savants plus prosaïques rapportent à la composition naturelle de la pierre. L'ornementation des murs, et surtout de sa voûte à stalactites et alvéoles, est une véritable merveille.

Plus belle encore est la *Salle des Deux Sœurs* qui lui fait face, et qui doit son nom à deux grandes dalles de son pavé de marbre. Voici la charmante perspective de cette salle dont la décoration des murs et de la voûte est la plus remarquable de l'Alhambra.

Dans un coin de cette salle, se trouve le célèbre vase de l'Alhambra.



Fig. VII. — Vase de l'Alhambra.

le modèle le plus beau et le plus parfait, dit-on, de la céramique arabe.

De la Salle des Deux Sœurs, on accède à la charmante *Cour de Daraxa*, au *Mirador de la Reine*, etc. On visite encore 3 ou 4 tours artistement réparées et nombre de dépendances d'un moindre intérêt.

Je ne saurais m'attarder davantage dans la description de ce palais enchanteur, qui, quoiqu'incomplètement restauré, quoique privé de ses

portes et fenêtres finement peintes et travaillées, quoique vide de tout mobilier, quoiqu'uniquement fréquenté par des touristes en veston ou en jupe courte, au lieu des brillants cavaliers et des belles sultanes qui le peuplaient autrefois, ne vous laisse pas moins une impression de charme et de beauté que l'on ressent difficilement en tout autre lieu !

— Du haut de la tour de Comarès, nous avions aperçu, noyée au milieu de la verdure de la montagne, une élégante construction, située à une centaine de mètres plus haut. C'est le *Géneraliffe*, ancienne résidence d'été des rois maures, aujourd'hui propriété privée assez bien entretenue et ouverte au public. On y accède facilement par un sentier frais et fleuri au sortir de l'enceinte de l'Alhambra.

Le Géneraliffe se compose d'un jardin d'orangers et de myrtes d'une fraîcheur délicieuse, grâce à un bassin d'eau courante, fraîche et limpide. Il est entouré d'une galerie à arcades, d'où la vue plonge vers l'Alhambra et vers Grenade, en découvrant un panorama d'une beauté idéale.

Ne manquez point de monter plus haut que cette première cour : vous arriverez alors à un petit parc, où vous admirerez une végétation luxuriante au milieu de jets d'eau, de grottes, des haies taillées et de vénérables cyprès. Le gardien vous signalera parmi eux le *Cyprès de la Sultane*, qui n'aurait pas moins de 600 ans. C'est sous ce cyprès qu'avaient lieu les rendez-vous de la femme de Boabdil, le dernier Kalife, avec le bel Abencerrage Ben Hamed. Vous savez que ce fut la cause de la perte de cette noble famille, dont le dernier réjeton est devenu si célèbre, grâce à la fiction et à la magie de style de Châteaubriand.

L'ALBAICIN ET LES GITANOS. — La seconde colline qui domine Grenade porte le nom d'*Albaicin* ou *Sacro-monte*. Outre les nombreuses églises et couvents qui la garnissent; elle est creusée sur une grande partie de son pourtour d'excavations ou grottes, en espagnol *cuevas*, qui abritent une population à part, ce sont les *Gitanos*, ou bohémiens de Grenade. L'un d'eux que rencontrent tous les touristes, et qui a son portrait dans le Larousse s'il vous plaît, s'intitule le *Roi des Gitanos* : sa royauté, bien entendu, est purement imaginaire.

Que n'a-t-on pas dit et écrit sur les Gitanos d'Espagne, que certains n'hésitent pas à apparenter aux Hindous ! Quelle que soit leur filiation, les Gitanos sont depuis longtemps concentrés dans le Sud et y forment,

de Murcie à Séville, des agglomérations dont celle de Grenade nous a paru la plus importante, ou tout ou moins la plus accessible.

Ils ont le teint olivâtre, les cheveux noirs et crépus, la figure vive et animée, mais leurs traits sont loin de cette régularité qui fait des Bohémiens et des Tziganes de véritables types de beauté. Les hommes sont généralement petits, hâbleurs, industrieux, maquignons surtout, et, dit-on aussi, pas mal voleurs.

Les femmes sont sveltes et souples, avec des cheveux de jais, des dents blanches et des yeux véritablement *fripons*. Elles marchent avec un déhanchement tout particulier qui ne manque pas de charme, surtout chez les jeunes filles. Celles-ci sont quelquefois d'une véritable beauté (témoin la fameuse *Soledad*), beauté bien passagère hélas ! car à 30 ans elles prennent presque toutes l'aspect de vieilles sorcières, danseuses d'abord, diseuses de bonne aventure plus tard.

Tout ce monde vit à part dans les excavations souterraines dont est creusée la colline de l'Albaicin. La grotte s'ouvre au dehors par une porte assez basse, par laquelle on pénètre dans une première pièce, de dimensions différentes suivant les cas, à sol battu sur lequel dorment les habitants. Les parois en sont blanchies à la chaux, ornées de quelques ustensiles en fer et en cuivre et de nombreuses images de la Madone. Un trou à la voûte forme la cheminée.

Derrière cette première pièce, qui sert de cuisine, de salle à manger et de salon de réception, s'en trouve une seconde, moins spacieuse où grouillent poules et cochons : c'est la chambre à coucher. — Le mobilier est sommaire, une table, quelques escabeaux, pas de lit. La famille grandit-elle, le père creuse un peu plus profondément, et augmente ainsi sa demeure sans avoir à redouter l'augmentation de l'impôt des portes et fenêtres. — Tout cela est généralement bien tenu et propre.

Les femmes restent à la maison et à tout visiteur offrent de dire la bonne aventure et de danser. Bien peu refusent cette dernière offre, et en quelques instants une *académie du bal*, comme l'on dit là-bas, est organisée, au prix moyen de cent sous par spectateur : le spectacle vaut incontestablement ce prix. Nous avons assisté à l'une de ces séances : voici en quoi elle consiste.

Dans une grotte carrée de quatre mètres de côté, ne recevant le jour que par la porte, les spectateurs font cercle assis sur des escabeaux ou par terre. Huit femmes et fillettes, vêtues de robes de mousseline avec rubans et chamarrures de toutes couleurs, le tout fané

mais propre, les castagnettes aux doigts, s'assirent au milieu. Le *Maître*, c'est-à-dire le patron, et un acolyte se placent contre la porte.

La séance commence : les guitares des hommes jouent un pas redoublé : les castagnettes entrent en scène : les danseuses se lèvent successivement, et esquissent un *fandango*, sorte de pas où les corps ondulent dans les poses les plus gracieuses. Bientôt les castagnettes font rage ; les exécutantes s'excitent les unes les autres par des cris



Fig. VIII. — Danseuses gitanas devant leur Grotte.

olé! olé! alza! A un certain moment la mêlée des danseuses est générale, et le tapage étourdissant.

Puis vient le *bolero* enivrant dansé à deux : la danseuse se contorsionne : les bras se tordent avec mollesse, tandis que le tronc et les jambes sont agités de tressaillements passionnels.

La *Cachucha*, très jolie danse espagnole est exécutée par une fillette de 10 ans, belle et gracieuse : elle a les honneurs du *bis*.

Viennent ensuite toute une série de pas qui constituent ce que l'on

désigne en chorégraphie sous le nom de *Danses sévillanes* ou *andalouses*, avec mêlée générale et tapage assourdissant.

A cette première partie, succède un intermède de chant par un fort gas, à figure rasée, doué d'une voie gutturale et sonore, lequel en tapant avec un petit bâton sur sa chaise en guise d'accompagnement, chante une série de rondes en langue andalouse ou maure, je ne sais, tantôt d'une langueur, tantôt d'une animation surprenantes. Il nous faut croire que le chant est magnifique et la romance bien faite à voir l'enthousiasme des danseuses, seules aptes à comprendre, les *Olé* ! et les *Alza* ! qu'elles poussent avec ardeur.

La troisième partie de la séance est remplie par les *Danses arabes* ou *gitanes*. Elles rappellent presque toutes la *danse du ventre* que nous avons vue à l'Exposition de Paris et dans beaucoup de cafés-concerts. Je ne saurais vous nommer ces danses ni vous les décrire. Tout ce que j'en ai retenu, c'est que le coup d'œil est charmant et presque sans indécence. J'avais à mes côtés un pasteur anglican, d'une secte quakérienne quelconque, que son compagnon avait entraîné avec nous dans la *cueva*. Ses yeux ne se baissèrent à aucun moment et le seul mot qu'il me dit en sortant fut celui-ci : « Quel dommage que des filles si gentilles et si gracieuses soient presque fatalement vouées à la perdition de leur corps et de leur âme. »

— En 8 heures de temps, le voyageur se rend de Grenade à Cordoue, l'autre non moins célèbre capitale des Maures.

La voie ferrée court directement de l'Est à l'Ouest, en parcourant la magnifique *Vega* de Grenade, célèbre par sa fertilité et son étendue. Nous traversons successivement différentes stations aux noms familiers à ceux qui ont appris l'histoire des guerres des Mores et des Morisques.

Santa-Fé, la première de ces stations, est bâti sur l'endroit où fut établi le camp des chrétiens qui mirent le siège devant Grenade. La grande reine, Isabelle la Catholique, fit le vœu, dit-on, de ne pas changer de chemise avant la prise de la ville. Comme celle-ci tarda de plusieurs mois, la chemise de la Reine avait pris une teinte particulière que vous connaissez tous sous le nom de couleur *isabelle*.

Plus loin, la plaine est barrée tout d'un coup par un énorme monolithe de pierre, c'est le *Rocher des Amoureux*. La légende veut encore qu'un seigneur chrétien, le beau Manoël, prisonnier à Grenade, devint amoureux de la non moins belle Moresque, qui répondait au doux nom de Loïla. Pour fuir les obstacles qui s'opposaient à leur bonheur,

les deux amants s'évadèrent et coururent dans la plaine, poursuivis par les soldats du prince irrité. Ils grimpèrent le rocher jusqu'à la cîme, mais les terribles poursuivants y arrivaient en même temps qu'eux. C'est alors qu'étroitement enlacés dans un dernier baiser, ils se précipitèrent du haut de la roche ; on les retrouva morts, mais toujours étroitement unis.

Le pays que l'on traverse est tantôt fertile, vignes, figuiers, orangers et oliviers avec d'épaisses haies de cactus, tantôt au contraire inculte et marécageux. Après avoir changé de direction à Bobadilla, point de croisement de plusieurs lignes de chemins de fer, on se porte au Nord et on atteint le Guadalquivir que l'on traverse sur un superbe pont de construction romaine qui nous conduit à la ville de Cordoue, située sur la rive droite du fleuve.

Cordoue. — Cordoue est bâtie dans une plaine qui, de la rive droite du Guadalquivir, s'élève en pente douce jusqu'au pied de la Sierra qui la domine au Nord. Son site est beau, son climat très doux (120 mètres d'altitude seulement) ; aussi Cordoue est-elle une des villes les plus anciennes de l'Espagne et du monde.

Sous les Romains et sous les Maures, elle était une des villes les plus peuplées de la terre, plus d'un million d'habitants, dit-on. Elle était célèbre par ses richesses, son industrie et ses arts. Elle était le foyer par excellence des sciences et des lettres. On l'appelait l'Athènes de l'Occident, la nourrice des sciences, la mère des hommes de génie.

Depuis la chute de ses Kalifes, Cordoue est grandement, irrémédiablement déchue ; c'est une ville morte, plus que Bruges-la-Morte, que tout le monde oublierait, que personne n'irait voir, si elle ne possédait point sa célèbre *Mosquée*, le monument sinon le plus beau, du moins le plus impressionnant que nous aient laissé les Maures.

En dehors du beau *Jardin de la Victoire* bâti sur l'emplacement des vieux remparts, et du *Boulevard du Grand Capitaine* (Gonzalve de Cordoue), les rues de la ville sont étroites, tortueuses, pavées de petits cailloux pointus au milieu formant ruisseau, avec une petite bordure de dalles plates pour les piétons. Aucun véhicule ne peut y accéder : seuls les ânes et les mulets les traversent pour le service des habitants et pour les besoins de la voirie dont ils sont chargés.

Les maisons sont basses, blanchies à la chaux, avec une unique fenêtre sur la rue où nous voyons de-ci de-là quelques jolies Cordouanes, des fleurs dans les cheveux, regarder curieusement les étrangers qui

parcourent leur ville. La porte des maisons est ouverte, donnant accès dans un petit pas-perdu rectangulaire, fermé par une grille en fer finement ouvragé, à travers laquelle on aperçoit la cour intérieure, le *patio*, où donnent les appartements. Cette cour, même dans les plus petits logis, est entourée d'une colonnade à portiques, avec palmiers et fleurs, et un jet d'eau au milieu. C'est la maison arabe type. Du reste, Cordoue est de toutes les villes d'Espagne, y compris Tolède, celle qui a gardé le mieux et le plus complètement le cachet arabe.

Rien ou a peu près rien de l'antique splendeur de la cité. Les murailles sont détruites ou tombent en ruines ; les bords du fleuve sont sales et déserts ; les vieux moulins arabes sont abandonnés. L'Alcazar des Maures a fait place à un haras. Seul le jardin de cet Alcazar, aujourd'hui propriété particulière, a gardé une de ses vieilles tours, ainsi que des terrasses étagées et surchargées d'orangers, de citronniers et de fleurs.

Mais Cordoue possède sa Mosquée et cela lui suffit.

La Mosquée de Cordoue date du VIIIe siècle ; elle a été successivement agrandie jusqu'à la chute des Kalifes ; je ne vous en ferai pas l'histoire que vous trouverez dans tous les livres. Je vous dirai seulement qu'elle est bâtie sur un vaste rectangle de 180 mètres de long sur 130 de large, avec une surface couverte de près de 15.000 mètres carrés.

Après St-Pierre de Rome qui en couvre 18.000, la Mosquée de Cordoue est le plus vaste monument religieux du monde civilisé.

Elle est entourée de tous côtés par un mur lourd, massif, crênelé, qui lui donne l'aspect d'une forteresse. Elle avait autrefois 22 portes dont 7 seulement ouvertes aujourd'hui.

La porte principale, au Nord, la *Porte du Pardon*, est surmontée d'un clocher du XVIe siècle qui a remplacé l'ancien minaret arabe et du haut duquel on a une vue superbe sur le toît de la cathédrale, la ville, le fleuve et la campagne.

Passons sous l'arc mauresque du clocher et nous pénétrons aussitôt dans une vaste cour rectangulaire, la *Cour des Orangers*, délicieusement ombragée par des orangers et palmiers énormes et plusieurs fois séculaires. Au milieu est une assez jolie fontaine, où les Musulmans venaient autrefois faire leurs ablutions, où les Cordouanes d'aujourd'hui viennent chercher de l'eau dans des cruches en terre adroitement posées sur leur tête.

La tranquillité et le calme de cette cour vous ont déjà touchés quand, franchissant la porte de la mosquée, on pénètre dans l'intérieur. L'im-

pression est saisissante, indéfinissable. On ne se croit pas dans un temple, mais dans une forêt couverte, aux mille colonnes, présentant des perspectives changeantes et à l'infini : le jour n'y pénètre que par de petites coupoles placées de distance en distance. Tout y est mystérieux, poétique et religieux : on est véritablement en extase, et on aime à prolonger cette sensation dans cette Mosquée de rêve !

Le temple forme une immense salle rectangulaire, sorte de hall aux mille colonnes alignées en allées se croisant à angle droit et en quinconce. Il y a 19 allées en longueur, 32 en largeur, soit près de 900



Fig. IX. — Mosquée de Cordoue.

piliers supportant une voûte de peu d'élévation, 11 mètres à peine. Ces piliers sont tous de la grosseur d'un arbre moyen, sortant du sol sans soubassement ; ils sont en marbre de couleur et de tons différents, le plus souvent unis et cylindriques, quelquefois travaillés en colonnes torses. L'histoire veut qu'ils aient été portés à Cordoue des diverses parties du monde. Ils supportent des arcades tantôt à plein cintre, tantôt en fer à cheval, simples ou polylobées. Ces arcades se superposent, s'entremêlent et simulent dans la demi-obscurité un branchage

entremêlé. C'est d'un style moitié roman, moitié byzantin, moitié arabe, tout en étant d'une architecture simple et élémentaire.

La décoration des arcades varie aux diverses parties du monument :



Fig. X. — Allée du Mirhab.

elle est surtout riche dans l'allée principale qui conduit au sanctuaire, en arabe le *Mirhab*. Celui-ci est une petite chapelle octogonale de

3 mètres de diamètre sur 8 de hauteur, où étaient exposées les plus précieuses reliques de l'islam, l'exemplaire du Coran écrit de la main du kalife Otman et la mâchoire du Prophète, trésor autrement important que celui de la Mosquée de Kairouan, autre ville sainte de l'islam, qui ne possède que trois poils de la barbe de Mahomet.

Les fidèles venaient en foule à Cordoue adorer ces précieuses reliques. Tout comme cela se fait aujourd'hui encore à La Mecque autour de la Kaaba, la pierre noire qu'un ange remit à Ismael, le père des Arabes, et qui au jour du Jugement dernier élèvera la voix en faveur de ceux qui l'auront baisée, ils ne pénétraient dans le sanctuaire qu'à genoux et devaient en faire dans cette position sept fois le tour. L'affluence y était si grande que les dalles de marbre en sont usées et creusées circulairement.

Je ne peux vous décrire les merveilles de décoration de ce Mirhab, dont la voûte surtout est remarquable. La mosaïque qui la recouvre est, au dire des connaisseurs, la plus belle qui soit au monde.

Aujourd'hui toutes les allées de la Mosquée sont nues, dépouillées, recouvertes de badigeon jaunâtre, le pavé est en briques rouges. Autrefois, s'il faut en croire les auteurs arabes, les nefs étaient pavées d'argent, les sanctuaires revêtus de lames d'or, rehaussées d'ébène, d'ivoire et de pierres précieuses ! 8.000 lampes étaient suspendues aux voûtes, sans cesse allumées !

— Quand les chrétiens furent les maîtres de Cordoue, ils désaffectèrent la Mosquée qui devint édifice catholique. C'est la règle en pareil cas, et la basilique chrétienne de Ste-Sophie à Constantinople est devenue et est encore un temple musulman.

Tout d'abord ils se contentèrent de boucher les portes des allées et de construire sur tout le pourtour des chapelles encore existantes. Plus tard, sous Charles-Quint, ils ne craignirent pas de saper les colonnes et les arcades de la partie centrale pour y édifier un chœur et une chapelle royale, qui jurent de se trouver au milieu d'un édifice complètement arabe. Ailleurs, cette construction mériterait d'être admirée, car elle est de proportions harmonieuses et d'une richesse de décoration vraiment surprenante.

— Après cette longue station dans la Mosquée de Cordoue, nous allons reprendre notre route vers la troisième ville importante de l'Andalousie, la grande et joyeuse Séville.

La route qui y mène, et qui au delà se prolonge jusqu'à Cadix vers

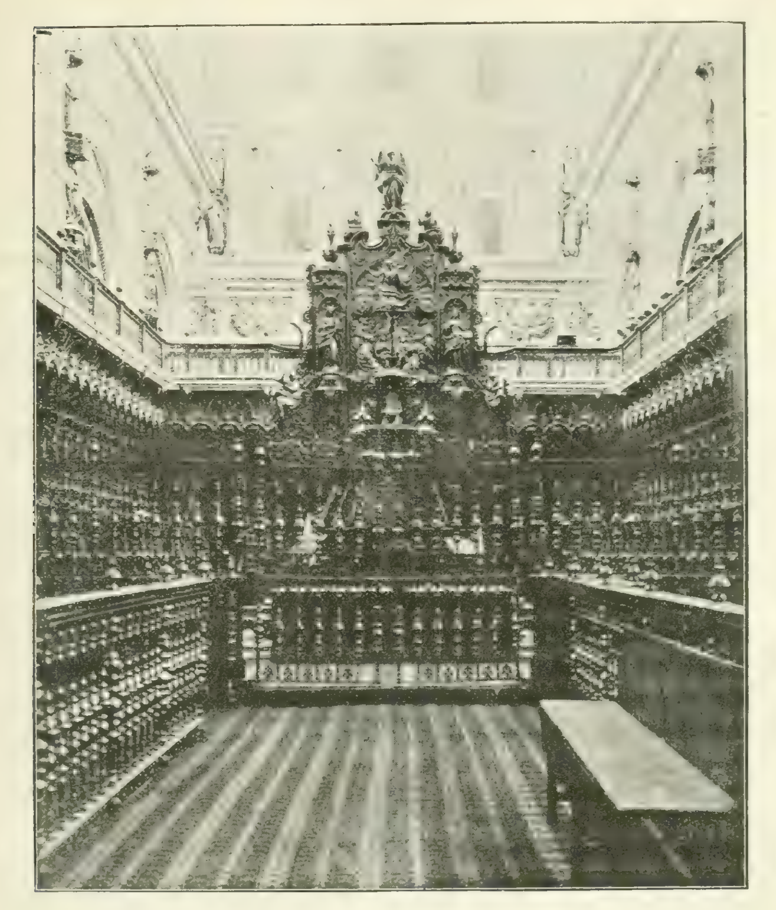


Fig. XI. — Chœur de la Cathédrale de Cordoue.

l'Océan Atlantique, suit le Guadalquivir. Ce fleuve n'est pas tel que nous nous le figurions après avoir lu les *Aventures de Télémaque.* Fénelon nous le décrit comme un fleuve enchanteur traversant un pays enchanté. La réalité est loin d'être telle.

Trop souvent le pays est inculte, presque désert, et les rives du fleuve sont basses, marécageuses, bordées de larges espaces où il ne pousse que de hautes herbes et des palmiers nains. Les maisons y sont rares et ne constituent que des petites cahutes de pâtres. Dans ces

espaces, où l'on chasse au marais et où l'on rencontre l'outarde, magnifique coup de fusil disent les Nemrods, on voit paître tranquillement un assez grand nombre de bêtes à cornes, d'apparence assez débonnaire. Ce n'en sont pas moins des *taureaux de combat,* ceux qui vont alimenter de leurs prouesses, toujours suivies de mort, les innombrables *Plazas de Toros,* que nous avons rencontrées dans presque toutes les villes et villages de l'Espagne, que l'on trouve également dans le Midi de la France,.... et jusqu'à Roubaix.

Ces champs de pâturage, ce sont les *Guanaderias,* dont les plus célèbres sont entre Cordoue et Séville ; ce sont elles qui fournissent les taureaux espagnols les plus renommés : c'est aussi de la basse Andalousie que viennent le plus grand nombre des *toréadors.*

Traverser ce pays sans parler des *Courses de taureaux* serait un véritable non-sens. Mais, rassurez-vous, je ne vous décrirai pas le spectacle d'une course : je veux seulement vous soumettre quelques réflexions de circonstance.

En ma qualité d'enfant du Midi de la France, je ne suis pas l'ennemi des courses de taureaux : bien mieux, je les aime, toutes questions de sentiment mises à part. Mais je les aime à la condition qu'elles aient lieu dans le milieu qui leur convient, dans les pays de grand soleil qui en atténue les détails un peu trop réalistes, avec une population exubérante, enthousiaste, qui crie, vocifère et s'emballe tant pour le toréador que pour le taureau, quand l'un ou l'autre fait des prodiges d'habileté ou de résistance. C'est ainsi que sont les Espagnols dans leur pays.

Roubaix a beau avoir du sang espagnol dans ses veines : ce sang a été modifié par les brumes du Nord !

A ces habitants du pays de soleil et de plein air, la course de taureaux est un plaisir, une habitude, un besoin oserai-je dire. Aux habitants du Nord, conviennent mieux les *combats de coqs* et les *concours de pinsons.*

Les uns et les autres tiennent à leurs habitudes séculaires, qu'il est de bon droit.... et de bonne politique de respecter. Si l'alcade de Madrid et le maire de Béziers voulaient interdire chez eux les courses de taureaux, ils seraient aussi mal vus par le peuple, aussi désavoués par les pouvoirs publics, que si le Préfet du Nord voulait maintenir l'interdiction des combats de coqs et des concours de pinsons. Les *coqueleux* et les *pinsonneux* se montreraient aussi irréductibles que

les irréductibles *afficionados!* Ce qui veut dire que la liberté est encore la meilleure chose du monde !

Séville. — Séville, la capitale de l'Andalousie, est une grande ville de 150.000 habitants, assise sur la rive droite du Guadalquivir dans un site qui manque de points de vue, au milieu d'une plaine chaude, fertile et superlativement fleurie. C'est la ville la plus chaude d'Europe : après Naples, c'en est aussi la plus bruyante et la plus animée. Quoique à 100 kilomètres de la mer, le flux de l'Océan s'y fait sentir. Séville est un port de mer, de peu d'importance toutefois depuis les chemins de fer.

Pour l'étranger qui va la visiter, Séville est le pays de la joie, des fêtes et des castagnettes, des sérénades et des Figaros, des Carmens et des Manolas. En dehors de la Semaine Sainte et de la *Foire* qui y fait suite, c'est-à-dire au moment où j'y étais, voyons quelle est la réalité.

Les rues en sont innombrables, étroites, tortueuses, entremêlées au point de ne pouvoir s'y reconnaître, parcourues par de nombreux tramways électriques qui en occupent toute la largeur. Les maisons sont sans façade, blanchies à la chaux pour la plupart, à balcons d'une élégance douteuse mais toujours déserts. Nous nous attendions au contraire à les voir garnis de belles Sévillanes prêtes à écouter de jour et de nuit les brillantes sérénades que leur donnent leurs galants amoureux ! Or, les femmes de Séville, dont la réputation de beauté est mondiale avec leur teint mat, leurs yeux noirs si profonds, jouant savamment de l'éventail ne se montrent pas dans la rue, ni à leurs balcons ! Le voyageur qui, comme moi, n'est pas admis dans l'intérieur des familles, ou qui ne peut pas aller relancer les belles Andalouses là où elles existent encore, doit se contenter de la vue des petites bonnes aux regards fripons ou des vieilles dévotes qui cachent leur figure bouffie et ridée sous la mantille !

En allant vers le soir se promener aux *Délices*, on peut bien voir quelques Sévillanes à pied ou dans leurs grands carrosses attelés de mules fringantes et pomponnées : mais elles sont outrageusement fardées, bouffies, grasses au lard !

Les jeunes filles font exception sans doute, mais il est de règle, comme de bon ton, qu'en dehors des courses de taureaux et des jours de la foire, elles restent à la maison.

Un jeune gommeux sévillan, à qui j'en exprimais ma surprise, me

dit qu'une jeune fille ou une jeune femme ne pouvait décemment aller dans la rue, car elle aurait aussitôt à ses trousses toute une théorie de jeunes et de vieux dont le langage et les gestes laisseraient beaucoup à désirer. L'Andalou est trop galant, et son excès de galanterie oblige les jolies personnes à rester chez elles. . . . . .

Quant aux fameuses danses sévillanes et andalouses dont tout le monde parle et qui ont fait la joie des visiteurs de l'Exposition de 1900, elles se sont réfugiées dans des bouis-bouis infects ou dans des *Académies de bal* peu recommandables.

Si la Sévillane garde la maison, le Sévillan, lui, est sans cesse dehors flânant, parlant, gesticulant, criant, chantant, *faisant du bruit :* c'est le Gascon de l'Espagne.

Tout ce monde se réunit le soir et toute la nuit dans la rue des Serpents, *calle de las Sierpes,* rue étroite, irrégulière, pavée de dalles de pierre, et barrée à ses deux extrémités pour empêcher l'accès des voitures. C'est le *Forum* de Séville, rempli de cafés à ornementation mauresque, de cercles de repos où moyennant 50 centimes on loue un fauteuil pour voir passer la foule, de magasins assez élégants, et d'innombrables boutiques de barbiers. C'est étonnant de voir combien on se fait raser et coiffer à Séville !

Séville a quelques jolies places complantées de palmiers, de nombreux couvents et de non moins nombreuses églises, au sujet desquelles je ferai la même observation qu'à Grenade ; elles sont sombres et désertes, et les beaux tableaux qu'elles renferment (de Murillo surtout) ne peuvent être vus.

Pour le touriste, tout l'intérêt de la ville se concentre dans le quartier Est, où se trouvent, presque attenantes l'une à l'autre, les deux grandes curiosités de Séville, la Cathédrale et l'Alcazar.

Cathédrale de Séville. — Elle a une réputation universelle bien méritée, car elle est une des plus grandes et des plus belles de la chrétienté. Elle est construite sur l'emplacement d'une ancienne mosquée arabe, dont il reste encore de très importants vestiges, toute la façade Ouest, la Cour des Orangers et la superbe tour ou minaret, la *Giralda.*

La Giralda, la huitième merveille du monde comme disent les Sévillans, est une tour carrée de 15 mètres de côté, à murs très épais en briques jaunâtres et d'une dureté telle que les angles sont encore à arêtes vives au bout de mille ans. Son ornementation est très simple,

consistant en simples saillies de briques moulées et en jolies petites fenêtres jumelles.

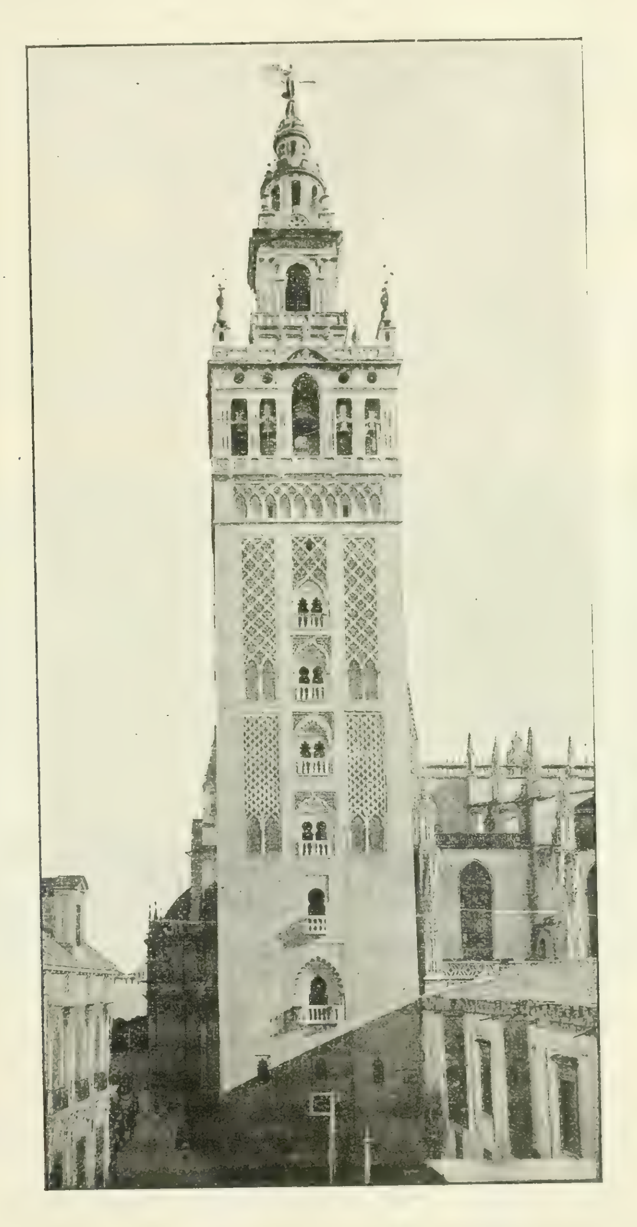


Fig. XII. — La Giralda.

Elle est formée de deux parties. L'une partant du sol et s'élevant à 70 mètres : c'est le *minaret arabe* copie, dit-on, de celui de la célèbre mosquée de Damas. On accède à son sommet par une montée en pente douce, comme dans certains châteaux de la Loire. La partie supérieure, haute de plus de 25 mètres, a été surajoutée au XVI[e] siècle : elle est surmontée d'une statue colossale en bronze représentant la Foi, et tournant à tous les vents comme une girouette, en espagnol *giralda*. Du haut du clocher, on jouit d'un panorama splendide et presque sans limite à l'Ouest.

La Cathédrale elle-même est du style gothique le plus pur, à 5 nefs se prolongeant jusqu'au chevet du chœur. Ses dimensions sont énormes, 130 mètres de long sur 76 de large et plus de 50 mètres d'élévation des voûtes à la nef centrale. Au milieu de l'immense vaisseau, s'élèvent une *Chapelle royale* et un Chœur qui, à eux deux, ont les dimensions d'une église. Sur tout le pourtour, des chapelles très riches et très ornées.

L'ornementation intérieure est très belle et très imposante et renferme une multitude de détails du plus grand intérêt. Devant l'une des chapelles du transept oriental, se trouve depuis deux ans un grand tombeau monumental, noir et sévère, qui renferme les cendres de Christophe Colomb, rapportées de la Havane après la perte par l'Espagne de l'île de Cuba.

Alcazar de Séville. — A quelques pas de la Cathédrale, en face l'Archevêché, se dresse un mur crênelé, d'aspect assez terne, dont la porte toujours ouverte donne accès à l'*Alcazar*, le palais des rois maures comme on chante dans la *Favorite*. Disons toutefois que, s'il y a eu à cet endroit un palais maure, celui-ci n'existe plus. Le palais que nous allons visiter a été construit par les rois très chrétiens d'Espagne, Pierre-le-Cruel et ses successeurs et n'a jamais été habité que par eux. Tout dernièrement encore, l'Alcazar de Séville était l'habitation du duc de Montpensier, le beau-frère de la reine Isabelle : sa fille, la comtesse de Paris, y est née en 1848, ainsi qu'en fait foi une plaque de marbre dans l'une des nombreuses pièces du palais.

Pour construire leur palais, les rois très chrétiens utilisèrent l'ancien emplacement et firent venir des ouvriers de Cordoue et de Grenade : ceux-ci édifièrent un palais sur le modèle de l'Alhambra de Grenade. Même disposition intérieure ; même décoration des murs ; même ornementation parfois plus jolie et plus poussée, d'autant plus que

la remise à neuf de l'Alcazar (faite par ordre du duc de Montpensier) est plus récente et plus complète. Mais, malgré tout, l'Alhambra l'emporte par sa position élevée, sa perspective magnifique, ses points de vue dominateurs : il est un palais de rêve, tandis que l'Alcazar de Séville n'est guère qu'une jolie habitation mauresque de grand seigneur. C'est du moins l'impression que j'en ai rapportée.

L'enceinte du palais contient plusieurs dépendances qui ne nous arrêteront pas : nous irons d'emblée à l'Alcazar proprement dit dont l'entrée principale nous est annoncée par une *Façade principale*, massif architectural du genre mauresque du plus joli effet.

La porte et le vestibule franchis, nous pénétrons dans une cour intérieure, véritable cloître mauresque de 20 mètres sur 15, qui forme le centre autour duquel rayonnent les autres appartements. C'est la *Cour des Demoiselles*.

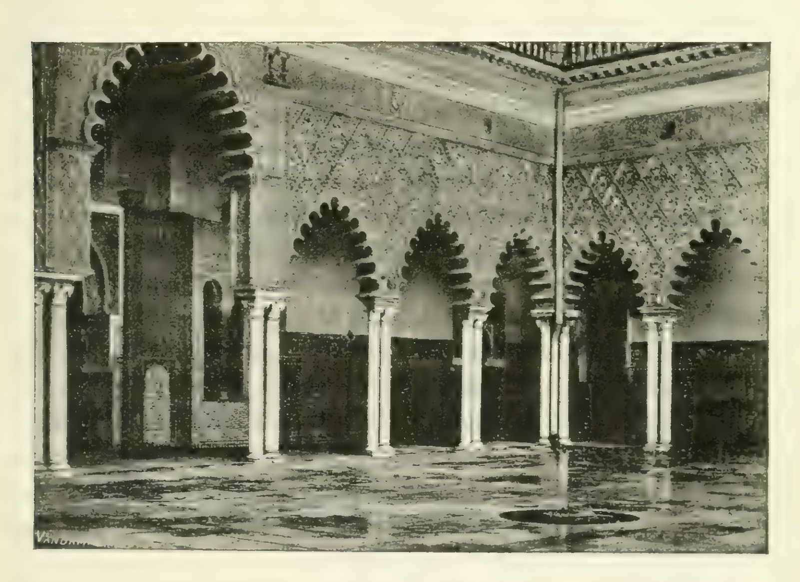


Fig. XIII. — Cour des Demoiselles.

Comme à Grenade, et plus élégamment peut-être, cette Cour a ses murs recouverts de faïences polychromes au bas, ornés de fines arabesques à la partie supérieure. Des colonnes géminées en marbre blanc l'entourent, dessinant des portiques et supportant des arcades découpées à plusieurs lobes. Le tout est surmonté d'une galerie en arceaux.

Le pavage est en marbre blanc, ainsi que la fontaine qui en occupe le milieu.

Au moment de notre visite, la Cour des Demoiselles était garnie de chaises et de fleurs : on venait d'y donner une fête enfantine pour laquelle on ne saurait rêver de cadre plus délicieux.

Au Sud de cette Cour est le *Salon de Charles-Quint* et la *Chambre de Marie de Padilla*, la femme ou la maîtresse de Pierre-le-Cruel. Ces deux pièces, ainsi que toutes celles qui composent l'Alcazar, sont fraîchement restaurées : les arabesques ont été refaites, de nouvelles couleurs appliquées : c'est très joli sans doute, mais ça sent trop le neuf.

Toujours comme à Grenade, s'ouvre sur le côté Ouest la *Salle des Ambassadeurs,* vaste pièce carrée de 10 mètres de côté, d'aspect majestueux et imposant et de la décoration la plus riche ; puis sur les autres côtés d'autres appartements décorés à la mauresque, et à l'un des angles la célèbre *Cour des Poupées*, le pendant de la Cour des Lions de l'Alhambra. La décoration de cette Cour e r stuc et marbre est certainement la plus riche et la plus finie de tout l'Alcazar : elle est toutefois loin de laisser la même impression de suprême élégance que la Cour des Lions.

Nous quitterons le palais proprement dit pour aller jeter un coup d'œil sur les *Jardins de l'Alcazar*, délices des rois maures, et aller nous promener quelques instants sous leurs vieux sycomores qui, à vrai dire, n'existent que pour la rime.

Ces jardins sont en effet délicieux, très largement arrosés, d'une végétation luxuriante, remplis d'arbres et d'arbustes de toutes essences et de tous parfums enbaumant l'air, et de fleurs variées. Au milieu de ce fouillis d'arbres et de fleurs, des petits palais, des kiosques et des réduits du plus charmant pittoresque. Il fait bon s'y promener au coucher du soleil, même au prix du petit inconvénient d'être soudainement arrosé par une infinité de petits jets d'eau qui sortent comme par enchantement du pavé en briques des allées.

Cette plaisanterie, renouvelée de Pierre-le-Cruel qui la servait à ses courtisans, vous est immanquablement octroyée par le jardinier facétieux, qui en attend le pourboire.

— Le visiteur de Séville, en quittant l'Alcazar, va jeter un rapide coup d'œil sur la *Maison de Pilate,* vieille maison du XVI[e] siècle construite par un chevalier retour de Terre-Sainte sur les plans, dit-on,

du prétoire de Ponce Pilate. Elle est aujourd'hui délabrée, mais en réparation : son intérêt est médiocre.

Puis il se rend à la célèbre *Fabrique de Tabacs* qui, en dehors de sa porte d'entrée monumentale, ne vaut certes pas une visite ; de là aux allées de la *Foire*, sales et désertes quand la foire est finie, et enfin termine son exploration de la capitale andalouse par une promenade au *Paseo de Christina* et à *Las Delicias*, rendez-vous des élégantes de la cité. Cette promenade, qui commence à la *Tour de l'Or*, longe le *Palais Sant Elmo*, au duc d'Orléans, le *Parc Marie-Louise*, d'une végétation splendide avec ses plantes des tropiques, se continue ainsi pendant plusieurs kilomètres sur la rive droite du Guadalquivir.

Cadix. — La ligne de chemin de fer, qui de Cordoue nous a amenés à Séville, se continue à l'Ouest vers l'Océan Atlantique. Le pays qu'elle traverse est plat, monotone, marécageux, occupé presque en entier par les immenses *guanaderias*. Des herbages et des palmiers nains et par instants des fermes coquettes, tel est le paysage pendant plusieurs heures. Puis le train grimpe sur de petites collines qui nous séparent de la mer. La végétation reprend : de nombreuses plantations de vignes apparaissent et nous arrivons ainsi à *Xérès*, célèbre par ses vins et par ses immenses caves, ou *bodégas*.

Après Xérès, l'Océan se montre, ou plutôt une partie de l'Océan, la *Baie de Cadix*, que nous contournons. Au milieu des flots, émerge un rocher blanc sur lequel est bâtie une ville blanche, aux toits réflétant les rayons du soleil : c'est *Cadix* qui, disent les Espagnols, est un *plat d'argent sur la mer*. La voie ferrée longe les bords de la baie en décrivant les trois quarts d'un immense cercle, et s'engage sur une étroite chaussée qui nous mène jusqu'à la ville aperçue au milieu des flots.

Cadix, qui est, dit-on, la ville la plus ancienne de l'Europe, est, après Barcelone, le plus grand port de l'Espagne. Bâtie sur un rocher calcaire qui émerge de l'eau à quelques mètres de hauteur seulement, elle est assez petite en surface, quoique possédant une population de 70.000 habitants. En compensation, elle essaie de croître en hauteur. Ses maisons sont très élevées, et n'ont pas moins de six ou sept étages : elles sont pour la plupart surmontées de terrasses aux belvédères de couleur qui réflètent le soleil et donnent à la ville un cachet tout spécial : elles sont peintes en blanc avec volets verts ; elles ont presque toutes des pavés et des escaliers en marbre blanc du plus riche effet.

Les rues de Cadix sont étroites ; les monuments publics sans grande valeur. Les nouvelles promenades, bâties sur l'emplacement des vieux remparts, contournent la ville dominant la mer. Le soir, quand la population bruyante et joyeuse les remplit et qu'on y voit en grand nombre les femmes du pays dont la réputation de beauté, je dirai même de galanterie, est aussi vieille que le monde, le coup d'œil est réellement attachant.

Mais à Cadix, la beauté étincelante et permanente, c'est le ciel radieux, brillant, se réflétant dans l'immense nappe des flots, et produisant des effets de lumière admirables. Le soleil brille à Cadix, mais là le vrai soleil ! Ce que nous appelons le soleil chez nous, dit Th. Gautier, n'est à côté du soleil de Cadix qu'une pâle veilleuse à l'agonie sur la table de nuit d'un malade !

Ronda. — Après avoir parcouru l'Andalousie dans toute sa longueur de l'E. à l'O., de la Méditerranée à l'Océan, il ne nous manquait plus que de visiter le massif montagneux qui la ferme au Sud, cette chaîne qui commence à Grenade pour s'étendre horizontalement jusqu'à Cadix, ayant sa pointe inférieure au rocher de Gibraltar.

De Cadix nous revenons donc à Bobadilla au centre du pays, pour y prendre la ligne de chemin de fer anglaise qui va nous porter à travers la Sierra jusqu'à la pointe la plus inférieure de l'Espagne. Grâce à elle, le voyage, quoique long, est commode. Autrefois, il était plus difficile, mais aussi plus pittoresque et plus émouvant.

La voie gravit peu à peu des collines étagées et arrive à la ville de Ronda, placée au centre de la *Sierra* qui porte son nom, à une altitude de 750 mètres.

Ronda est une ancienne localité célèbre dans les fastes du banditisme, de la contrebande et de la tauromachie. Ses habitants, au nombre de 20.000 environ, sont de rudes montagnards, agiles de corps et très courageux. Quand Joseph Bonaparte vint faire le siège de leur ville en 1810, leur résistance fut telle que les Français durent y renoncer. Aujourd'hui Ronda et le plateau dont elle est le centre constituent pour les Anglais de Gibraltar une station climatérique très fréquentée : nous y avons vu plus d'une miss anglaise voiturant des babys aux cheveux blonds et frisés.

Le touriste s'arrête à Ronda non pas pour visiter la ville qui ne présente rien que d'ordinaire, sauf quelques restes sans grand intérêt datant de la domination mauresque, mais pour voir de près une curio-

sité naturelle, une tranchée sauvage et profonde désignée sous le nom de *El Tago* (le Gouffre ou tranchée).

Au milieu du plateau est un vaste rocher, fendu dans toute sa longueur et traversé par le Rio Guadalvin. Cette fente constitue une gorge profonde de plus de 100 mètres, à parois à pic, au fond de laquelle coule le rio, qui vient battre contre les parois en flots écumants. Le coup d'œil est grandiose et véritablement attachant.

La vieille ville arabe était bâtie sur la moitié orientale de ce rocher à peine accessible : on ne pouvait l'atteindre que par le fond du gouffre, puis par un pont construit à quelques mètres au-dessus. Plus tard, quand la cité s'agrandit, elle se porta sur l'autre moitié du rocher qui dévale en pente douce sur le plateau. La construction d'un nouveau pont à la partie supérieure s'imposait : elle fut effectuée en 1750. Ce pont, très hardi pour l'époque, est formée d'une seule arche gigantesque de 70 mètres d'ouverture qui enjambe la tranchée à son point le plus étroit ; on y jouit d'un superbe coup d'œil sur les flancs de la gorge, hérissés de cactus épais, ainsi que sur les vieux moulins arabes qui sont en aval du gouffre.

— Après Ronda, la voie ferrée traverse de nouveaux plateaux verdoyants et boisés où poussent une quantité innombrable de chênes-lièges (le commerce du liège est en effet la principale ressource du pays), puis, en suivant le cours capricieux de la rivière, s'engage dans des gorges rocheuses et arides, à brèches parfois énormes, véritable chaos du plus sauvage et du plus saisissant effet. Ponts et tunnels se succèdent sans interruption. Je comparerai volontiers cette route à celle du chemin de fer de l'Auvergne qui, au delà de Clermont-Ferrand, suit le cours de l'Allier à travers les monts Lozère.

Une région aussi accidentée et aussi inaccessible, à la limite d'un pays, devait être forcément un lieu d'élection pour la contrebande et les contrebandiers. Ceux-ci y abondent, ou y abondaient en effet. Ils viennent s'approvisionner à Gibraltar, et, après avoir franchi la *zone neutre*, s'enfoncent dans la montagne, défiant toute poursuite des douaniers. L'histoire et la légende (voir Alexandre Dumas et Gustave Doré) racontent mille et mille exploits de ces contrebandiers, dont l'audace et l'agilité seraient extraordinaires. Je dois à la vérité de dire que, soit sur la route, soit à Ronda, je n'ai vu aucun de ces terribles contrebandiers. Les habitants de la Sierra nous sont apparus sous l'aspect de paysans placides et calmes, n'ayant aucunement l'air

effrayant de bandits prêts à tout braver. Avec l'ère des chemins de fer tout change décidément! Le merveilleux et le pittoresque ont vécu!

Bientôt la route descend rapidement et ne tarde pas à atteindre *Algésiras*, la ville la plus méridionale de l'Espagne, en face des côtes d'Afrique qui ne sont plus qu'à une quarantaine de kilomètres.

Algésiras, petite ville de pêcheurs bien calme et bien tranquille, est le point d'embarquement pour Gibraltar, point terminus de notre excursion.

Gibraltar. — La traversée d'Algésiras à Gibraltar dure à peine une demi-heure : nous parcourons la baie de l'Ouest à l'Est. Au Sud,



Fig. XIV. —, Baie d'Algésiras.

se voient très nettement les côtes d'Afrique avec le rocher de *Ceuta*

qui les domine ; à l'Ouest la pointe de *Tarifa,* l'extrémité la plus méridionale, la vraie *pointe d'Europe.* Ce sont les deux *Colonnes d'Hercule*, à peine distantes de 15 kilomètres, tandis que le détroit en a plus de 40 en face Gibraltar. Au Nord la baie est dominée par les hauteurs de la *Sierra Carbonera,* dont le rocher de Gibraltar n'est en réalité qu'un fragment détaché et tombé au milieu des flots.

Devant nous enfin se dresse l'énorme *Rocher de Gibraltar,* que l'on a comparé à un lion couché gardant la porte du détroit, avec cette observation toutefois qu'il semble lui tourner le dos. Il est assez exactement orienté du Nord au Sud ; sa pointe Nord est reliée au continent par un petit isthme de terre basse et sablonneuse.

Il mesure 4 kilomètres de long sur 1 de large ; son point culminant au Nord s'élève presque verticalement à 425 mètres de hauteur pour finir presque au niveau des flots à la *Pointe d'Europe.* Blanchâtre et aride au sommet, il se couvre de verdure vers sa base et abrite une véritable ville tout-à-fait en bas de son versant oriental, faisant face à Algésiras.

En avant du port, repose comme endormie toute une flotte de vieux vaisseaux de guerre, immobiles et régulièrement espacés. On nous dit que ce sont les vaisseaux de Nelson, le vainqueur de Trafalgar. Ces vaisseaux servent aujourd'hui de pontons charbonniers où viennent s'approvisionner les gros cuirassés modernes.

Derrière est le port de guerre limité par deux môles et qui abritait au moment de notre passage une vingtaine d'énormes cuirassés.

Le débarquement a lieu au *Vieux Môle* ; puis viennent des docks immenses, des marchés d'approvisionnement tenus par des Espagnols et des Arabes, et enfin l'enceinte fortifiée. Pour en franchir l'unique porte, qui se ferme tous les soirs à six heures, le visiteur doit se munir d'un permis de séjour pour la journée seulement, que vous donne un sergent en habit rouge.

La ville de Gibraltar, avec une population de 25.000 habitants, dont plus de 8.000 soldats, est formée d'une longue rue longitudinale et de quelques rues transversales ; elle n'a rien de beau ni d'intéressant. Mais par contre et par opposition aux villes espagnoles, elle est d'une animation intense. Anglais, Espagnols, Arabes, Levantins, Hindous et même Fakirs y grouillent et s'agitent.

A la ville succède, en tirant vers le Sud, un jardin-promenade, l'*Alameda,* créé de toutes pièces sur le rocher aride en l'aplanissant à coups de mines et en y apportant de la terre végétale du continent

voisin. La végétation y est luxuriante, tropicale, et la promenade est superbe. Il y a dans un coin un petit cimetière où sont les tombes des Anglais morts à Trafalgar ; ce petit cimetière est vraiment charmant, je ne crains pas de le dire, avec ses petites tombes recouvertes de couronnes et de fleurs sans cesse renouvelées.

Les roses poussent partout splendides ; le faubourg qui se crée en ce moment au delà de la promenade est du reste appelé *Rosia.*

Une route tracée sur le flanc de la montagne mène de la ville jusqu'à la *Pointe d'Europe,* où l'ancienne *Chapelle de la Vierge* des Espagnols a fait place à un phare puissant et à une non moins puissante batterie.

Nous avons contourné cette Pointe et avons atteint le flanc Est du rocher. Mais la montagne tombe à pic dans la mer et la route finit brusquement au niveau d'une dernière batterie. Le voyageur est arrêté sur cette dernière plate-forme, contemplant l'immensité de la Méditerranée, et apercevant vers le haut du rocher une anfractuosité qui n'est autre que l'entrée de la *Grotte des Singes* de Gibraltar. Dans cette grotte et sur le terre-plein qui lui fait suite, vivent, soigneusement entretenus par les Anglais, les derniers représentants des singes d'Europe, brusquement séparés il y a quelques mille ans de leurs frères d'Afrique par l'énorme coup de massue d'Hercule.

Gibraltar est une ville toute militaire, caserne et forteresse à la fois.

Partout des soldats de tout costume et de toute couleur, le plus grand nombre cependant en kaki et chapeau boër. On les voit manœuvrer partout et sans cesse, au sifflet, au drapeau ; les patrouilles parcourent les rues où tout se range devant elles. On dirait une ville en état de siège, et je parle du mois de Mai 1903, alors que l'horizon politique était partout sans nuage. Partout aussi des casernes et des logements militaires.

Le port est plein de cuirassés ; il y a de vastes arsenaux, d'importants ateliers de construction dont l'accès est rigoureusement interdit au public.

Tout le rocher est hérissé de batteries blindées, armées d'énormes canons ; il y en a au ras de la mer, à mi-côte et jusqu'au sommet, ces dernières en casemates dans des galeries creusées dans le rocher, et très intéressantes à visiter mais qu'on ne voit que sur permis spécial du gouverneur, absent lors de notre passage.

Gibraltar n'est donc pas « une forteresse pour rire », comme le disait tout dernièrement notre Ministre de la Marine. Non, en vérité,

Gibraltar est une puissante forteresse qui commande le détroit et est presque imprenable de ce côté. Elle est toutefois vulnérable (qui ne l'est pas ici-bas !) du côté de la terre, car elle est dominée à son tour par les hautes collines espagnoles du Nord de la baie d'Algésiras situées à quelques kilomètres de distance. Quelques batteries de gros canons placées sur ces hautes collines pourraient rendre le port inhabitable et réduire la ville à néant. Ceux qui ont visité le pays s'en rendent facilement compte, et les Anglais aussi !

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1903.

EXCURSION A REIMS ET A ÉPERNAY

Directeurs : MM. VAN TROOSTENBERGHE et CADO.

Le 6 Septembre au matin, les excursionnistes qui allaient visiter Reims et Épernay, sous les auspices de la Société de Géographie de Lille, arrivaient successivement à la gare, où ils étaient reçus par les Directeurs, MM. Van Troostenberghe et Cado.

Après les présentations d'usage, a lieu l'embarquement, puis le départ, à 7 h. 44. Dans le wagon à couloir qui nous est réservé, les conversations s'animent, laissant à peine le temps de jeter un regard furtif sur les villes et les villages qui disparaissent pour faire place à l'horizon verdoyant des campagnes. Sans que l'ennui morose parvienne à se glisser jusqu'à nous, le voyage se poursuit. Nous passons à Laon, et nous admirons à la hâte la belle cathédrale qui domine la ville. Depuis que nous sommes entrés dans le Laonnais, le paysage est plus accidenté et déroule ses vallons et ses coteaux où rit un rayon de soleil. Bientôt nous entrons en Champagne. Voici Reims.

Dès l'abord tout est gai. Nous avons devant nous, en quittant la gare, un parc, qui n'a rien de nos maigres squares lillois. Au milieu du jardin se dresse la statue de Colbert. A droite ce sont des arbres feuillus, à perte de

vue : à gauche, de coquettes maisons blanches se découpent sur un ciel azuré.

Pour se rendre au Grand Hôtel où les appelle à grands cris leur estomac, les excursionnistes descendent la rue Thiers, une des plus belles de la ville moderne. Rapidement ils passent devant l'Hôtel de Ville ; puis traversent la place du Marché, entourée de vieilles maisons aux étages surplombants. Les voici ensuite sur la place Royale où se trouve la statue en bronze de Louis XV, qui est, d'après l'inscription,

« De l'amour des Français l'éternel monument ».

Par la rue du Cloître, ils arrivent derrière la Cathédrale, dont ils longent la partie Nord. Certains s'arrêtent déjà devant les nombreuses statues du portail latéral, et admirent saint Remy, saint Nicaise qui tient entre les mains sa mître...... et sa tête, Clovis, et au milieu de toutes, la statue du Christ.

Encore quelques pas, et nous voici à l'hôtel où nous trouvons de confortables appartements, et une table bien garnie.

Après le déjeuner, et sous les chauds rayons d'un soleil estival, nous nous dirigeons vers la Cathédrale, devant laquelle se trouve Jeanne d'Arc sur son palefroi.

L'héroïne paraît bien petite auprès de l'immense édifice qui se dresse grandiose derrière elle. Malheureusement les siècles n'ont pas impunément passé sur la vieille église ; et des échafaudages, nécessités par d'urgentes réparations, en masquent une partie. Le grand portail se hérisse de toutes parts d'un fouillis grouillant de statues. C'est un merveilleux chaos où sourient les anges et les saints, où grimacent les démons et les monstres infernaux. Une main mystérieuse semble avoir subitement ôté le mouvement à ces êtres, qui ont conservé une attitude de travail, de prière ou de satanique bravade.

Nous entrons dans le sanctuaire. Les piliers gigantesques qui soutiennent la voûte ressemblent aux chênes énormes des forêts profondes. Mais l'impression produite par le monument est atténuée par la trop grande clarté qui tombe des vitraux blancs. On n'y subit point le charme mystérieux que l'on aimerait y ressentir. Aux murs sont appendues les fameuses tapisseries des Gobelins qui font un peu ressembler l'église à un musée. Nous passons devant le chœur, qui occupe la moitié de la nef principale, et où s'agenouillèrent tant de rois.

En évoquant le souvenir des processions de pourpre qui défilèrent en cette enceinte, nous portons nos pas vers la partie gauche du transept, où se trouve l'orgue construit en 1487 et une horloge dont les heures sont sonnées par deux anges, armés d'un marteau : un troisième tourne la tête de leur côté. En outre se trouvent diverses figures disposées suivant les divisions du cadran. Un globe creux figure la lune, et ses phases y sont indiquées. Nous passons devant les cinq chapelles de l'abside et nous nous trouvons dans la partie

droite du transept où se voient une mosaïque gallo-romaine et quelques belles toiles, parmi lesquelles « La Manne du Désert » de Poussin.

Revenant alors dans la nef principale nous pouvons admirer les rosaces qui sont d'une richesse et d'une pureté de coloris très grandes.

Un dernier coup d'œil sur les parties que nous venons de parcourir et nous sortons. Par des rues vieilles et tortueuses, qui forment le quartier populeux de Reims, nous nous rendons à l'église de Saint-Remy. La façade présente deux tours de style roman, aux flèches élancées, dont l'une est moderne. C'est une grande joie pour les archéologues de notre Société de contempler cette église, et de faire la distinction des styles dans lesquels ont été construites ses diverses parties.

La fraîcheur et l'obscurité de l'intérieur du monument font un violent contraste avec le soleil brillant et chaud qui inonde la place. Dehors, c'est la vie étincelante de lumière, et où bruissent les rires sonores. Ici, c'est la rigide austérité et la monotonie grise du monastère. Nous entrons, un manteau de glace tombe sur nos épaules...... et nous défilons silencieusement précédés d'un guide qui nous conte succinctement l'histoire de la basilique. Aux premiers temps de notre ère, il n'existait qu'une chapelle dédiée à saint Christophe, bâtie, croit-on, sur les ruines d'un temple païen dont il reste des vestiges ; ce n'est qu'en l'an 600, après avoir reçu le corps de saint Remy, que cette chapelle prit son nom. L'église que nous visitons a été bâtie en 1041, agrandie aux XIIe, XIVe et XVe siècles, et restaurée de nos jours.

Nous visitons l'abside dont les cinq chapelles sont éclairées par trente-trois magnifiques vitraux, et, dans le chœur, le tombeau de saint Remy, entouré des statues des douze pairs de France, dont le guide nous dit les noms. On dit que les restes de saint Remy se trouvent dans le sarcophage en bronze doré que renferme le tombeau.

En sortant de l'église, nous prenons un tramway qui nous conduit aux portes de l'Exposition. Là, dislocation de notre troupe : on prend rendez-vous pour l'heure du dîner, et nous visitons l'Exposition par groupes séparés.

Celle-ci n'est pas très importante ; et la section du Ministère des Colonies paraît en être le principal attrait.

Dans la galerie des machines, nous n'avons vu que des machines agricoles ; au pavillon des Beaux-Arts nous avons retrouvé une partie des œuvres déjà vues à l'Exposition de Lille. Il y a toujours beaucoup d'arbres d'un vert fantastique, et d'horizons d'un bleu jusqu'ici inconnu. C'est l'Art nouveau, paraît-il. Comme attraction, on trouve un village nègre. Les dames de l'excursion nous ont à table conté merveille d'un négrillon de treize jours, qui attirait l'attention de tous.

Le dîner est gai. Un petit vin rose circule à la ronde et anime les conversations. Avant de quitter la table, nous recevons du Directeur, l'invitation d'être prêts le lendemain pour sept heures. Quelques dames répriment un

frisson de crainte frileuse. Puis l'on se sépare, les sages pour aller se coucher, les autres pour faire une promenade en ville. Une pluie torrentielle, une pluie d'orage, n'arrête pas les plus hardis, qui s'enfoncent au loin dans la brume mystérieuse de la nuit !

Le lundi, à l'heure désignée, les dames ont la coquetterie — rare — de ne pas se faire attendre. La caravane au complet se dirige vers la gare, qui à pied, qui en voiture : et nous voilà en route pour Épernay. A la portière du train qui nous emporte, nous voyons passer devant nos yeux puis s'estomper et disparaître, la ville et la cathédrale. Aux chefs-d'œuvre de l'homme succèdent les chefs-d'œuvre de la nature : sur les coteaux que traverse la voie ferrée s'étendent les vignobles champenois. De distance en distance, on aperçoit des ouvertures ressemblant à des margelles de puits : ce sont les prises d'air des caves creusées dans la craie.

Épernay ! En quittant la gare, nous nous dirigeons vers la place, et nous prenons à gauche une rue qui nous mène au quartier dit « La Folie ». C'est là que s'élèvent les splendides hôtels des propriétaires de grands crus. On se croirait transporté dans un pays de fées.

Arrivés au Château de Pékin, ainsi se nomme la propriété de M. Mercier, nous sommes rapidement introduits et reçus par M. Mercier lui-même, qui fait les honneurs de sa maison avec une bonhomie charmante. Tout de suite, des guides nous sont donnés et par un long escalier nous descendons au cellier. Là se trouve, parmi quantité d'autres, la fameux tonneau de la contenance de 200.000 bouteilles. On nous conduit ensuite aux caves, qui ont un développement de 17 km., et qui sont entièrement éclairées à l'électricité. Elles se composent d'une galerie très longue où aboutissent perpendiculairement les caveaux parallèles entre eux d'une longueur d'environ 300 mètres. D'autres galeries transversales, parallèles à la galerie principale, font communiquer les caveaux entre eux. Sur les parois sont sculptés en bas-reliefs des cartouches, qui racontent l'histoire du vin. Ce ne sont qu'élégants marquis et belles marquises qui lèvent gaîment leur coupe pleine de ce vin dont la mousse

Qui, dans le pur cristal, sourit et étincelle
Du vieil esprit français est l'image fidèle.

Notre guide nous explique d'abord qu'après avoir subi plusieurs soutirages et mélanges, le vin est mis en bouteilles, et placé horizontalement, demeure dans cette position pendant un certain laps de temps. Puis nous passons dans d'autres caveaux où les bouteilles sont inclinées sur des « pupitres » le goulot vers le bas. Ceci, nous dit notre conducteur, a pour but de faire tomber le dépôt du vin près du bouchon. Des ouvriers ont pour travail de tourner tous les jours chaque bouteille, pour faire glisser peu à peu ce dépôt. Nous avons

vu un de ces hommes à l'œuvre. Le remuage fait un bruit étrange, indéfinissable, que d'aucuns comparent au grignotement d'une armée de rats.

Nous arrivons ensuite à la salle du dégorgement. L'ouvrier chargé de ce soin débouche la bouteille ; un peu de vin jaillit, et il rebouche promptement avec un bouchon provisoire. Tout le dépôt a été entraîné par le liquide qui s'est échappé de la bouteille. Le vide laissé par le vin dégorgé est rempli par une liqueur spéciale, composée d'alcool et de sucre candi, plus ou moins riche en sucre suivant la qualité de sec, demi-sec ou doux, que l'on veut donner au champagne. Enfin les bouteilles sont bouchées, étiquetées, coiffées de leur chapeau d'or ou d'argent, et prêtes à être livrées aux consommateurs.

Revenus dans le cellier, nous trouvons une table dressée, où bientôt va pétiller le champagne.

D'excellents biscuits y forment des pyramides : de plus, de gracieux souvenirs sont offerts à tous. Affablement, M. Mercier sourit, cause et choque son verre avec nous. Son hospitalité nous a laissé un aimable souvenir. C'est toujours avec plaisir que nous nous rappellerons l'éloge naïf, mais sincère d'un ouvrier qui nous conduisait.

— Vous voyez combien notre patron est petit, Monsieur, eh bien ! il est aussi bon et aussi intelligent qu'il est petit !

Après avoir pris congé de notre hôte, nous suivons, au sortir des établissements Mercier, la voie ferrée. Nous mettons à profit les quelques instants de liberté que nous laisse l'heure du train pour visiter la ville, très gaie, très propre, qui paraît en pleine voie d'embellissement. Le Théâtre, d'aspect artistique, est de construction récente. Puis nous reprenons la route de Reims.

Après un bon déjeuner au buffet de la gare, nous partons vers les établissements Pommery, une des plus anciennes et des meilleures maisons de Champagne.

Un beau parc précède l'entrée de l'établissement, qui est monté avec un grand luxe. Très hospitalière, la maison reçoit, surtout pendant la période des vacances, environ cinq cents visiteurs par jour. Dans les caves nous rencontrons de nombreux groupes, qui, comme nous, parcourent les diverses galeries. Les caves Pommery sont d'anciennes carrières de craie ; les allées ne sont pas régulièrement percées, ce qui leur donne un certain cachet pittoresque. Chaque caveau est désigné par un nom de ville étrangère. On nous fait remarquer, par parenthèse, que la France ne consomme que 1/5e de sa production de champagne. La majeure partie est exportée en Amérique, en Angleterre, en Australie et en Allemagne. Le bouchage des bouteilles et le clouage des caisses destinées à l'expédition sont des plus perfectionnés et excitent notre admiration.

Avant notre départ, les bouchons sautent et les flots délicieux du nectar Pommery coulent. Le sympathique M. Dowling, administrateur-gérant, nous reçoit avec une exquise urbanité, et quand nous nous séparons de lui, nous sommes enchantés, et de notre visite, et de sa réception.

En sortant des caves Pommery, nous nous rendons de nouveau à la Cathédrale, pour visiter le trésor que nous n'avions pu voir la première fois.

Avant d'entrer dans la salle du trésor, nous remarquons dans la Cathédrale, un tableau représentant l'arrivée du cardinal Langénieux à Reims. C'est une orgie de couleurs voyantes et criardes, dont le modernisme jure quelque peu avec l'antiquité vénérable du reste de la basilique.

Nous entrons. Le trésor nous est montré par un sacristain maussade et revêche, qui en énumère les différentes pièces, en les ânonnant comme une leçon apprise par cœur et longtemps ressassée. Nous sommes plutôt disposés à la gaîté qu'à une fervente admiration. Le champagne nous rend facétieux, et le sacristain, qui roule de gros yeux scandalisés, nous rappelle à l'ordre, il apostrophe même des dames, oublieux de la vieille galanterie française. Successivement, sans même les regarder, il désigne du bout de sa baguette, le reliquaire de St Pierre et St Paul, le vaisseau de Sainte Ursule en or émaillé et cornaline du Japon, donné par Henri III ; le reliquaire de la Sainte-Ampoule ; une croix en cristal de roche ; le calice d'or de saint Remy ; la calotte de Pie VII, et un énorme peigne liturgique, en ivoire ; puis des chapes d'une grande valeur et des étoles richement brodées d'or et d'argent.

Joyeux fut le dîner qui nous réunit tous une dernière fois avant le départ. Des toasts furent échangés avec ce joli vin rose, qui est la boisson champenoise. Puis nous montâmes en wagon, et durant le trajet de Reims à Lille, résonnèrent de gaies chansons. Nous fûmes à 11 h. 1/4 tout étonnés de nous retrouver dans notre ville.

Mais il n'est bonne chose qui ne prenne fin ; il faut nous quitter. Rapidement se font les adieux qui, au contraire des adieux ordinaires, sont exempts de tristesse, car nous échangeons la promesse — les serments de Géographes sont sacrés — de nous revoir l'an prochain, en une de ces délicieuses promenades organisées par la Société de Géographie, notre Alme Mère !

A. HÉBERT.
P. P.

SOCIÉTÉ NEUFCHATELOISE DE GÉOGRAPHIE

VORORT DES SOCIÉTÉS SUISSES DE GÉOGRAPHIE

Le Président du Comité du Vorort des Sociétés suisses de Géographie vient de nous informer que la réunion des Délégués, ainsi que l'Assemblée

générale des Sociétés suisses de Géographie, qui devait avoir lieu les 23, 24 et 25 Septembre prochain, à Neufchâtel, et à laquelle il avait convié les Membres de la Société de Géographie de Lille, est remise aux 28, 29 et 30 Octobre 1904.

Les Membres de la Société de Géographie de Lille qui auraient l'intention d'assister à ce Congrès et d'y faire des communications sont priés d'envoyer avant le 1er Août prochain, leur adhésion et le titre de leurs communications à M. ARTHUR DUBIED, Président du Comité du Vorort ou à M. H. JACCARD, Secrétaire, à Neufchâtel.

EXCURSIONS

L'excursion qui devait avoir lieu les 22 et 23 Août 1904, à Coucy-le-Château, Compiègne, Pierrefonds, sous la direction de M. Decramer et de M. Bonvalot, est remise aux 6 et 7 Septembre.

BIBLIOGRAPHIE

LE TIBET. LE PAYS ET LES HABITANTS, par F. GRENARD. Avec une carte en couleur hors texte. Paris, Armand Colin, 1904.

Au moment où les Anglais s'apprêtent à faire du Tibet un morceau de leur vaste empire colonial, le livre de M. F. Grenard, excellent d'ailleurs au point de vue géographique, mérite d'être consulté attentivement. Il est fort sérieux, mais sans aller jusqu'à l'aridité qui découragerait le lecteur.

La première partie du livre contient le récit du voyage malheureusement tragique que M. Grenard a accompli avec le savant et regretté Dutreuil de Rhins à travers une région presque inaccessible (Voir aussi dans notre Bibliothèque l'ouvrage de tout premier ordre où sont consignés les résultats scientifiques de cette exploration).

Dans la seconde partie, se trouve un exposé des mœurs et coutumes, de la vie sociale et économique, de l'état politique du Tibet, c'est-à-dire d'une des contrées les plus singulières et les plus mal connues encore qui soient au monde. Terre dure et avare, qui ne donne qu'à regret un peu de pain aux hommes qui l'habitent. Nature austère, monotone, accablante par l'énormité des proportions, rarement égayée par un soupçon de grâce fugitive. « Auprès d'elle, les plus sauvages cantons de la Suisse ressemblent à des parcs de plaisance ». Quant aux habitants, ils

appartiennent à une race inférieure, de culture médiocre : des *barbares,* comme ils ont la rare modestie de se surnommer eux-mêmes. C'est une famille hétéroclite où se retrouvent les caractères ethniques les plus divers et les plus déconcertants. Néanmoins ils sont en général très laids, barbus, osseux, brachycéphales, mal bâtis, crasseux, paresseux, imprévoyants, obséquieux, cruels et passablement immoraux. Somme toute, avec cela ils valent mieux que les Mongols (!) Ils ne manquent pas de quelque bon vouloir, de quelque aimable ingénuité, et, « avec une bonne direction », on peut tout de même « en faire quelque chose ».

VERS ISPAHAN, par Pierre Loti. Paris, Calmann-Lévy, 1904.

Dans la préface de l'ouvrage que nous venons de mentionner, l'auteur avait le droit de dire fièrement : « J'ai conscience de n'avoir rien embelli, ni dénaturé, de n'avoir jamais tenté ni d'étonner les imaginations en montrant les choses à travers des verres grossissants, ni de flatter le goût régnant d'exotisme romanesque qui dissimule, sous un vernis de convention, le véritable caractère des pays et des hommes ». C'est un peu, il faut bien le dire, le reproche qu'on pourrait adresser à Pierre Loti, — sans qu'il faille pour cela y voir la moindre allusion directe et blessante dans la préface de M. Grenard. Et néanmoins, Loti est toujours Loti, c'est-à-dire un admirable écrivain. Son nouveau livre a été vanté, à grand renfort de publicité et même d'illustrations, dans les journaux et revues les plus autorisés : c'est qu'ils y avaient quelque droit. Et, en réservant le point de vue purement géographique, sur lequel Loti lui-même n'a nullement eu la prétention de nous instruire, on peut dire que le livre mérite une bonne part des éloges qui lui ont été attribués.

L'EMPIRE DE LA MÉDITERRANÉE, par René Pinon. Paris, Perrin, 1904. Ouvrage accompagné de trois cartes et de plans.

« Puisse-t-il venir bientôt, ce jour où nos concitoyens, à l'étroit dans notre France africaine, déborderont sur le Maroc et sur la Tunisie, et fonderont enfin cet empire méditerranéen qui ne sera pas seulement une satisfaction pour notre orgueil, mais qui sera certainement, dans l'état futur du monde, la dernière ressource de notre grandeur ».

Ces mots de Prévost-Paradol sont de 1868, époque à laquelle une Europe nouvelle se formait, et où un désastre prochain allait faire perdre à la France sa suprématie continentale. En citant en tête de son livre la phrase prophétique du grand écrivain, M. René Pinon lui donne une heureuse et éclatante justification. La France en effet s'est relevée, et son importance politique et économique s'est accrue de la domination, toute pacifique d'ailleurs, qu'elle exerce dans une grande partie de l'Afrique du Nord. Il s'en faut cependant que ses « destinées » soient accomplies, et que l'empire méditerranéen nous appartienne aussi complètement que nous pourrions nous l'imaginer. Nous avons encore, à l'heure actuelle, des compétiteurs, sur qui nous possédons, il est vrai, l'avantage d'une situation acquise, mais ils sont en général plus habiles, et surtout plus retors que nous, ils savent cacher leur jeu, — témoin l'Italie, — et endormir nos méfiances. Il convient

d'être prévoyants et actifs, si nous ne voulons pas nous laisser, à un moment donné, supplanter par eux.

Si la politique française en Tunisie a été le prolongement heureux de la conquête algérienne, l'ouverture du canal de Suez a ramené l'attention du monde sur la Méditerranée, devenue « question mondiale »; l'Allemagne développe son influence en Syrie ; l'Angleterre détient l'Égypte et les routes de la mer ; l'Italie s'allonge vers l'Afrique, et son ambition peut devenir pour la France l'origine des plus graves difficultés. Selon M. Pinon, nous acceptons beaucoup trop facilement, nous Français, l'idée d'une occupation de la Tripolitaine par l'Italie, puissance signataire de la Triple-Alliance. En cas de conflit européen, ce voisinage pourrait nous être particulièrement dangereux : sans compter que « l'Italie elle-même, pour qui nous avons compromis nos bonnes relations traditionnelles avec la Porte, travaille à effriter en Orient, l'édifice de notre puissance politique et religieuse et se prépare à recueillir, avec l'héritage de nos droits, le bénéfice de notre prestige ».

Mais, c'est du Maroc surtout que nous entretient le livre de M. Pinon. On sait que l'auteur s'est fait une spécialité de cette étude, et que la question marocaine a été cet hiver, chez nous, l'objet d'une de ses conférences.

Or, la fameuse « question marocaine » peut être grosse de difficultés. Car, si la France africaine est voisine du Maroc, si elle voit dans cet immense et riche empire, laissé en jachère, l'issue normale de son expansion, si elle tient, en ce qui concerne les échanges commerciaux avec le Maroc, la première place, l'Espagne peut aussi se prévaloir de sa situation de voisine, et l'Allemagne, sinon l'Angleterre, de sa situation commerciale.

Il importe que nous travaillions à augmenter, de ce côté, nos ressources économiques (prolongement du réseau algérien, amélioration des services maritimes, etc.). Il est nécessaire aussi de prouver, par l'activité de notre politique, que la France « entend rester à tout prix dominante dans cette Afrique du Nord, où il n'y a pas place pour plusieurs grandes puissances ». Demeurer pacifique est bien, à la condition que des compétiteurs mal intentionnés ne prennent pas pour de l'indifférence et de l'inertie ce qui n'est de notre part que tergiversation prudente et respect des droits de tous.

Toutes ces faces du problème méditerranéen sont étudiées par M. Pinon avec une grande sûreté d'argumentation. L'auteur s'est acquis, dans la discussion des grandes questions de politique internationale, une réputation méritée ; il la doit à la sobriété de ses exposés, à la netteté et à la sincérité de ses opinions, plus encore, — et c'est une revue étrangère qui lui adressait récemment ce bel éloge, « à la grande impartialité qui lui permet de toucher aux questions les plus délicates sans chauvinisme et sans passion ».

G. HOUBRON

VOYAGE EN FRANCE, 37e série : le **Golfe du Lion,** par Ardouin-Dumazet. Paris, chez Berger-Levrault et Cie, 5, rue des Beaux-Arts. — Un volume de 350 pages, avec 24 cartes ou croquis. — Prix : broché, 3 fr. 50 c., relié, 4 fr. — Don de M. Ardouin-Dumazet.

Ce nouveau volume de l'infatigable explorateur de la France achève la description de notre littoral méditerranéen, auquel sont consacrées déjà la 13e série, *Provence maritime,* et la 14e, la *Corse.*

Le golfe du Lion, c'est tout le rivage étendu depuis l'embouchure du petit Rhône jusqu'aux Pyrénées. Région moins belle que la Provence voisine, mais intéressante par ses riches et populeuses cités d'histoire et d'art, ardentes de vie économique. M. Ardouin-Dumazet a su en rendre l'activité, en même temps qu'il a tracé avec le talent descriptif qui lui est propre l'aspect de ces côtes indécises, de ces vignobles sans fin, de ces villes pleines de la fièvre du commerce et de l'exubérance méridionale. Les pages sur Nîmes, Aigues-Mortes, Montpellier, Cette, Béziers, Narbonne et Perpignan sont à coup sûr ce qui a été écrit de plus précis sur ces ruches languedociennes.

Le paysage urbain ou rural tient la place prépondérante dans ce livre, mais l'écrivain a su y associer intimement l'existence économique ; si M. Ardouin-Dumazet s'étend avec complaisance sur les mazets de Nîmes, par exemple, il nous fait comprendre comment une cité aussi populeuse peut se développer dans un site qui serait sévère sans l'éclat du soleil. A côté de la superbe Montpellier il montre la cité morte de Maguelone dont seule subsiste la cathédrale.

Si vous ne connaissez pas l'étang de Thau et sa navigation active, allez les voir en compagnie de l'auteur du *Voyage en France,* il saura vous intéresser à cette petite mer qui a ses ports et ses tempêtes.

Ce littoral, si profondément modifié par les atterrissements, la disparition de lagunes, la création de rivages nouveaux, est étudié avec passion par M. Ardouin-Dumazet, il a voulu surtout en peindre la physionomie. Tous ceux qui ont parcouru cette zone marine reconnaîtront la fidélité de la description.

Le volume se termine par la côte du Roussillon, Perpignan et ses jardins ; les criques parfumées de Collioures, de Port-Vendres et de Banyuls, les dernières pentes des Albères, derrière lesquelles s'étend l'Espagne et qui sont l'extrémité orientale de ces Pyrénées qui ont donné lieu à trois autres séries du *Voyage en France,* les 39e, 40e et 41e dont l'apparition est annoncée pour le mois de Juin, la 38e — Haut-Languedoc — allait être mise en vente avant la fin de Mai.

Par ces volumes pyrénéens se termine ce que l'on pourrait appeler la partie provinciale du *Voyage en France ;* quatre autres séries sont en préparation, consacrées aux environs de Paris, c'est-à-dire à l'Ile-de-France, et trois devant être destinées à la ville même de Paris.

X.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

L'Afrique Occidentale française. — M. Pierre Mille, rédacteur au *Temps*, a tout dernièrement fait paraître dans ce journal, une conversation qu'il a eue avec M. Roume, gouverneur-général de l'Afrique occidentale française, qui

vient d'arriver à Paris, en congé de quelques mois, nous croyons intéresser nos lecteurs en en reproduisant une partie :

« La situation d'ensemble de l'Afrique occidentale, nous a dit M. Roume, qui vient prendre en France avec sa famille trois mois de repos bien gagné, est excellente.

« Sur la rive droite du Sénégal la soumission des Maures s'est faite, grâce à M. Coppolani, secrétaire-général des colonies, avec une rapidité inattendue. En 1903, M. Coppolani avait déjà obtenu que les tribus Trarzas, les plus rapprochées de notre colonie du Sénégal, reconnussent notre autorité. Dans la campagne 1903-1904 il a pu étendre notre suzeraineté aux Douaïchs et aux Braknas, considérées jusqu'à présent comme irréductibles. Il n'y a pour ainsi dire pas eu d'action militaire. L'action politique a presque tout fait, et un très petit nombre de miliciens ont été blessés dans des engagements sans importance. Les tribus maraboutiques s'étant ralliées à nous, ainsi que quelques familles guerrières, les dissidents ont émigré, quittant leurs anciens territoires. Les Maures commencent même à payer l'impôt. La taxe coranique, le zekkat, acquittée par eux, rendra cette année près de 100,000 fr. M. Coppolani est allé jusqu'au Guidimaka. En remontant la rivière Gorgol, dont le lit desséché aboutit au fleuve Sénégal, près de Kaédi, il a découvert les ruines de Mal, l'ancienne capitale de l'empire des Mali au XVIII[e] siècle, et est parvenu à un territoire fertile, accidenté, bien arrosé, où des cours d'eau tombent en cascades

« En résumé, on peut dire qu'auparavant l'autorité de l'administration française s'arrêtait à la rive droite du Sénégal. Elle s'étend aujourd'hui sur les deux rives, et l'on a pu mettre fin de la sorte au hideux commerce d'esclaves mineurs fait par les Maures ; ils en vendaient subrepticement 350 chaque année à Saint-Louis, chef-lieu de notre colonie du Sénégal !

« Quant au fleuve Sénégal même, on sait qu'il n'est jusqu'à présent navigable, de Saint-Louis à Kayes, que durant quatre mois de l'année. M. Mathy, chargé de relever la topographie de la vallée sénégalaise, a constaté qu'il n'y avait qu'une différence de niveau de 35 mètres entre Kayes et Saint-Louis. Il a terminé ses travaux. Le lieutenant de vaisseau Mazeran, chargé de l'hydrographie du fleuve, n'a pas encore achevé les siens. Mais il a mené à bien, avec l'aide de M. Ponty, délégué du gouverneur-général pour la Sénégambie-Niger, et du colonel Rougier, directeur du chemin de fer de Kayes au Niger, une œuvre préliminaire indispensable : le balisage du chenal. En ce moment même un vapeur, le *Dagana*, promène sur le fleuve les pilotes des Maisons de commerce de Saint-Louis, pour leur faire reconnaître ces balises.

« Pour le Niger, il est maintenant certain que le bief Koulikoro-Tombouctou peut être parcouru facilement la plus grande partie de l'année par des bateaux à vapeur. L'hydrographie de ce bief est faite, avec une remarquable activité par le lieutenant de vaisseau Le Blevec. Cet officier de marine arrivera bientôt en France avec les plans de deux chaloupes à vapeur appropriées aux exigences de la navigation sur le Niger et tout fait croire que ces chaloupes pourront être mises en service avant le début de l'année 1905.

« Il est presque inutile de parler des chemins de fer. L'œuvre récemment accomplie est connue en France. La ligne Sénégal-Niger a atteint Bammako, et dans peu de mois, la locomotive parviendra au point terminus, Koulikoro. Malgré des difficultés techniques considérables, M. Salesses, dont l'ardeur et le dévouement sont au-dessus de l'éloge, a poussé le chemin de fer de la Guinée française jusqu'à Kindia. Le décret d'ouverture des crédits pour la deuxième section a été rendu :

dans deux ans, sans doute, la ligne atteindra le méridien de Timbo et l'on pourra ensuite la prolonger, sans grande peine, jusqu'à Kouroussa, sur le Niger. Enfin, pour le chemin de fer de la côte d'Ivoire, le commandant du génie Houdaille a eu des surprises agréables : la main-d'œuvre est abondante ; elle s'est présentée d'elle-même. Les travaux ont commencé, quelques kilomètres de voie sont déjà posés et l'on fera des économies sur les chiffres de dépense prévus pour la construction. Reste le chemin de fer de Thiès à Kayes, pour lequel la mission Rougier et Belel vient de terminer son rapport. Sans rien présumer encore il n'est pas téméraire de croire qu'il serait facile d'amorcer cette voie par les deux extrémités : en partant de Thiès, à travers le Baol, pays propice à la culture de l'arachide et en prolongeant le chemin de fer de Kayes jusqu'à Tamboukané, sur le Sénégal.

» Il y a aussi la question de la culture du coton : l'Association cotonnière, que préside avec tant de dévouement M. Esnault-Pelterie, a pris une résolution sage et pratique : elle a concentré son action dans la province de Ségou où elle a installé trois agents et importé des machines à égrener. Ces agents ont distribué des graines de coton d'Amérique aux indigènes et leur achèteront leurs produits. Parallèlement, le directeur de l'agriculture, M. Henry, poursuit des expériences dont le résultat ne se fera voir qu'à plus longue échéance : les agents agricoles de l'Administration font des essais sur des graines d'origines diverses, de façon à déterminer scientifiquement l'espèce de coton la mieux appropriée au climat du Soudan.

» La situation militaire ? A proprement parler, il n'y a pas de situation militaire. Les territoires du Soudan jouissent d'une paix profonde, que ni les Noirs ni les Touareg ne songent plus à troubler. M. Clozel, gouverneur de la Côte d'Ivoire, a obtenu pacifiquement dans le Baoulé, la soumission de plusieurs tribus qui s'agitaient. La petite tribu rebelle des Coniagnis a été domptée ; au Dahomey, il a suffi de l'arrivée du gouverneur Liotard pour que, sans aucune démonstration militaire, tout rentrât dans l'ordre. Au Soudan, nos troupes étaient trop éparpillées par petits paquets : on s'occupe actuellement de les concentrer en groupes plus importants.

» M. Ponty, délégué permanent du gouvernement général, pour les territoires de Sénégambie-Niger, vient de faire un long voyage dans le deuxième territoire militaire. Il a visité Bamako, Koulikoro, Sikasso, Bobo Dioulasso, Boromo, Onagadougou, Bandiagara, Ségou, etc. Il n'est resté absent de Kayes que quarante-cinq jours ; et ce raid a nécessité des étapes journalières à cheval de 50 à 60 kilomètress ! M. Ponty a eu le temps, cependant, d'organiser l'administration du Mossi, ou plutôt d'établir, au-dessus des chefs indigènes, un contrôle qui manquait.

» Pour terminer, une bonne nouvelle : les travaux du port de Dakar, mis en adjudication pour 8 millions, ont été pris par une importante maison avec 13 % de rabais, c'est-à-dire qu'ils ne coûteront que 7 millions ».

EUROPE.

Choses maritimes : La Marine Marchande Allemande. — Au moment où la question des subventions à la marime marchande est portée à nouveau devant la Chambre, à propos de la prorogation des contrats passés avec deux de nos grandes Compagnies, il nous a paru intéressant de rappeler comment cette question est envisagée en Allemagne.

Au cours du dîner qui a eu lieu à Kiel, le 29 Juin, l'empereur Guillaume, s'a-

dressant au roi Édouard a, une fois de plus, profité d'une occasion solennelle pour rappeler en public que la grande ambition de sa vie a été de doter son pays d'une marine puissante, à l'imitation de l'Angleterre. Dans les toasts échangés à Kiel, il n'a été question, entre les deux souverains que de la glorification mutuelle de leur marine de guerre. « Si l'œil connaisseur du roi (ce sont les paroles mêmes de Guillaume) a déjà jugé à leur valeur, et les navires de l'escadre allemande, en dépit de leur nombre restreint, et leurs équipages, je lui en exprime mes plus sincères remerciements ». Et le roi de répondre : « Je suis convaincu que grâce à l'intérêt que lui porte l'empereur et à sa science, la marine allemande deviendra de jour en jour plus remarquable ».

Ce qui n'a pu être dit expressément à Kiel, mais ce que tout le monde sait bien, c'est que dans les préoccupations de l'empereur la marine de commerce tient une place égale, sinon supérieure à la marine de guerre.

Plus que toute autre nation, les progrès de la marine marchande allemande nous intéressent, car ils sont directement dirigés contre nous. Nos concurrents, forts d'une supériorité qu'ils proclament bien haut, ont plaisir à faire parade de ce sentiment et chacun se souvient de l'ambitieuse devise qui s'étalait en lettres d'or sur les murs du pavillon de l'Allemagne à l'Exposition de 1900. A quel point l'empire des mers appartient-il aujourd'hui à l'Allemagne, commercialement parlant et dans quelle mesure le système des subventions a-t-il contribué à créer cette situation florissante ? Les chiffres que nous allons citer, extraits des documents les plus récents, nous permettront de nous en rendre compte.

*
* *

L'Allemagne n'a de communication avec la mer que par la Baltique et la mer du Nord. C'est de toutes les nations d'Europe, à l'exception de la Russie et de l'Autriche, la moins fortunée sous ce rapport. Et cependant elle possède actuellement une des premières flottes du monde et ses progrès dans la construction des navires, pour le nombre, la rapidité et le tonnage, ainsi que dans l'aménagement des ports de commerce ont été plus rapides que ceux d'aucun autre pays.

Voici, pour prendre deux périodes extrêmes, 1871 et 1902, les statistiques officielles relatives au mouvement de la navigation marchande allemande. On remarquera la progression énorme de la marine à vapeur, qui correspond à une décroissance, d'accord avec les exigences modernes, de la marine à voile ; on notera aussi que le développement du commerce sur la mer du Nord est en contraste frappant avec l'état stationnaire enregistré sur la Baltique. C'est que Hambourg, Cuxhaven et Brême, y compris Bremerhaven et Geestemünde, ont, peu à peu, au grand avantage du commerce et pour la simplification des questions de transport, monopolisé presque tout le trafic maritime. A ce point de vue, la centralisation de l'effort en quelques points a été pour l'Allemagne une cause de succès, au même titre que l'éparpillement des dépenses d'outillage snr les nombreux ports des côtes de France a été et continue d'être pour nous une cause de faiblesse inhérente à la nature des choses. L'esprit d'égalité qui fait la force et la faiblesse de ce pays ne permet, en effet, que très difficilement de faire des lois qui avantagent une région de préférence à une autre.

Ceci doit être dit pour expliquer comment, en dépit d'une situation, en apparence défavorable, l'Allemagne s'est trouvée en définitive capable de réaliser, en moins de temps que nous et à moins de frais, des progrès qui ne cessent toutefois de surprendre et inquiéter d'autres que nous-mêmes.

(1)	1871		1902	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Navires a voiles.				
Baltique	2.006	439.089	361	22.359
Mer du Nord	2.366	461.272	1.875	484.784
Total	4.372	900.361	2.236	507.143
Navires a vapeur.				
Baltique	76	10.734	451	200.665
Mer du Nord	71	71.260	1.012	1.305.394
Total	147	81.994	1.463	1.506.059
Total général	4.519	982.355	3.699	2.013.202

De 1870 à 1902, le tonnage général sur la Baltique tombait, pour les raisons indiquées ci-dessus, au profit des ports de Hambourg et voisins, de 45,79 % à 10,78 %. Par contre, l'augmentation du tonnage sur la Baltique passait de 54,21 % à 89,22 %.

Le mouvement d'émigration vers le Nouveau-Monde a très heureusement servi les ambitions allemandes. De 1871 à 1900, 2,495,659 émigrants de toutes nationalités ont quitté les ports allemands, ce mouvement a été de 747,915 personnes pour la période de 1901 à 1903.

La cause première du succès de la marine marchande n'en est pas moins artificielle. Elle réside, spécialement, comme le remarquait l'empereur, dans son toast de Kiel, dans l'appui moral, et surtout matériel que lui a donné le gouvernement. Le premier encouragement sous cette forme fut donné à la marine marchande par la loi du 6 Avril 1885, qui accordait, sous certaines conditions, à titre de primes à la marine, une somme de 4,400,000 marks (5,500,000 francs), dont 4 millions de marks furent alloués aux lignes de l'Orient et le reste au service de Trieste-Brindisi-Alexandrie.

Ces subventions augmentées dans la suite s'élèvent actuellement à plus de 7 millions de marks (8,750,000 fr.) ainsi répartis :

	Marks.
Lignes de Brême et Hambourg pour la Chine, le Japon, l'Australie et l'Australasie	5.590.000
Lignes de Hambourg pour l'Afrique de l'Est et du Sud	1.350.000
Ligne de l'Australie aux îles du Pacifique	120.000
Lignes du Cap à Swakopmund	10.500
Total	7.070.200

(1) Ce tableau montre que le tonnage global a plus que doublé. Mais comme la voile a perdu près de moitié, la vapeur prenant à son compte cet abaissement plus la totalité de l'accroissement, il faut en conclure que la puissance de transport générale s'est augmentée dans une proportion bien plus élevée que les chiffres l'indiquent.

Ces chiffres expliquent suffisamment les progrès de la marine marchande allemande.

Le Parlement, qui aura d'ici peu à se prononcer sur le projet de loi déposé le 24 Juin, sur les bureaux de la Chambre, au nom de MM. Trouillot, Rouvier, Pelletan et Doumergue, pourra s'inspirer utilement de cet exemple.

L. DUPLESSIS.

(*Dépêche coloniale*).

ASIE.

Inde Anglaise. — Les résultats du recensement opéré dans l'Inde en 1901 viennent d'être publiés par le Ministère britannique. Nous en extrayons quelques données.

L'Inde anglaise a une superficie totale de 4,576,000 kilomètres carrés (plus de 8 fois celle de la France). Sa population s'élève à 294,361,056 personnes, soit un peu plus de 64 habitants par kilomètre carré (en France, 72 habitants).

Les deux tiers de cette superficie sont directement sous l'administration anglaise, avec plus des trois quarts du nombre total des habitants (78,87 °/₀) Le reste appartient aux États indigènes, au premier rang desquels se place Haiderabab avec une population de 11 millions d'âmes.

Parmi les provinces anglaises citons les plus peuplées :

Le Bengale	78,500,000	habitants.
Les Provinces unies	48,500,000	»
La Présidence de Bombay	42,500,000	»

Le nombre des femmes en Europe est plus élevé que celui des hommes. Dans l'Inde la proportion se renverse, il ne s'y trouve que 963 femmes pour 1,000 hommes.

La religion hindoue brahmanique compte 207,050,557 adhérents. Les musulmans sont au nombre de 62,548,077. Puis viennent les boudhistes, principalement en Birmanie. Enfin 2,923,241 chrétiens, dont 2,664,313 indigènes.

L'instruction n'est pas poussée bien loin : un homme sur 10 et une femme sur 144 savent lire. Elle n'est pas, bien entendu, également répartie dans toutes les parties de l'empire.

Quant au langage, son unification est encore lointaine ; mentionnons seulement que 147 dialectes indigènes se parlent dans l'Inde.

AFRIQUE.

Les projets du marquis de Segonzac pour sa mission au Maroc. — Le Comité d'Études de la Société a voté dans sa dernière réunion un subside pour la mission de M. de Segonzac, témoignage de son intérêt pour une entreprise très importante à la fois pour la géographie et pour nos intérêts nationaux. Nous collaborons ainsi avec les principaux groupements scientifiques du pays : Société de Géographie et Société de Géologie de Paris, Association française pour l'Avancement des Sciences, etc.

Dans notre *Bulletin* de Juin, le compte-rendu d'un discours prononcé dans un banquet du *Comité du Maroc* retraçait les grandes lignes de l'action désirable de

l'initiative privée des Français dans ce pays dont la diplomatie leur permet l'accès.

Depuis, une lettre de M. le marquis de Segonzac nous a mieux défini ses projets. Et postérieurement encore, la relation d'une interview que lui a prise M. Georges Villiers du *Temps* les a éclairés d'une lumière plus complète.

C'est dans ces derniers documents que nous puiserons des renseignements qui doivent intéresser nos collègues, en laissant parler le plus souvent le chef même qui se dispose à tenter une pénétration nouvelle.

Tout d'abord chacun a présent à l'esprit les résultats que le vaillant explorateur a acquis déjà dans trois voyages successifs, il les a exposés à notre Société dans une brillante Conférence en Novembre 1902, et plus tard dans un ouvrage très complet qui a pris place dans notre bibliothèque.

Son succès a désigné M. le marquis de Segonzac au choix du Comité du Maroc. Sa mission partira dans quelques mois. Elle ne dépendra pas du gouvernement et ne l'engagera pas, mais elle servira la France et sans doute attirera la confiance de l'opinion et la sympathie du pays.

« Je vais, dit M. le marquis de Segonzac, refaire en plus grand, avec des moyens plus variés et plus larges ce que j'ai fait dans mes premiers voyages. . . . . . . Cette fois-ci j'aurai des compagnons, deux Français et deux Musulmans . . . . . L'un est M. Gentil, géologue éminent, dont vous connaissez les beaux travaux sur le Sud Oranais, actuellement professeur au Museum, Algérien de naissance, et qui parle l'arabe comme le français. Pour toutes ces raisons, M. Gentil est appelé à rendre à la mission de grands services. Il en est de même de mon autre compagnon, M. René de Flotte Roquevaire, dont les études de cartographie marocaine ont apporté déjà une si importante contribution à la connaissance géographique du Maroc. J'emmène en outre avec moi deux professeurs, l'un berbère, l'autre arabe, qui permettront à notre activité de se ramifier plus aisément et de rayonner autour de son centre.

« Ces deux derniers sont MM. Zenaghi Adb el-Aziz, répétiteur d'arabe à l'École des Langues orientales, et Boulifa, répétiteur de berbère à l'École supérieure des Lettres d'Alger.

« Enfin, un indigène, qui m'a accompagné dans mon dernier voyage, dont j'ai pu apprécier la fidélité et, comme disent nos soldats, les qualités de « débrouillage », sera pour nous un utile auxiliaire.

« Le Maroc, vous le savez, se divise en deux parties inégales. L'une, la plus petite, est accessible aux Européens. C'est le pays makhzen. L'autre, de beaucoup la plus vaste et la plus diverse d'aspects et de produits, leur est absolument fermée. Le Comité du Maroc a estimé que la première, ouverte à l'action de la France, connue de ses représentants officiels, n'était pas celle qui devait solliciter d'abord son initiative. Il a pensé que son rôle était plutôt de poursuivre dans le Maroc inconnu une enquête géographique, géologique, économique et, cette enquête achevée, de répondre à nos commerçants : « Ici, vous trouverez ceci. Là, vous trouverez cela. Il faut vous adresser à tel ou tel intermédiaire. Dans cette province, c'est par les Juifs, dans cette autre, c'est par les Berbères que vous devez amorcer vos affaires. Voilà le but et voilà le moyen.

« Il convient en effet d'ajouter à ce qu'on dit communément du Maroc ceci qu'on ne sait guère et qui est profondément vrai : c'est que sa population est prodigieusement commerçante. Soit qu'il s'agisse des Marocains, soit qu'il s'agisse des Israélites répandus dans tout le pays, vous trouvez partout le sens de l'échange. Sans doute, vous ne pouvez pas, vous, Européens, y faire directement appel. Car, si vous essayez d'entrer dans ce monde fermé, c'est à coups de fusil qu'on vous recevra. Mais si vous retenez d'une part que, dès maintenant, toutes les tribus de

l'intérieur commercent soit avec l'Algérie, soit avec la côte, que d'autre part, une fois fixés sur les productions et les ressources, il nous sera loisible de prendre comme instruments de pénétration ceux-là mêmes qui ont contracté déjà l'habitude de venir à nous, — vous reconnaîtrez que notre espoir de nouer, dès notre prochaine enquête, des relations commerciales n'est pas si chimérique qu'il pourrait paraître tout d'abord ».

« Seulement, pour nouer des relations, il faut entrer, et, pour entrer, il faut être prudents. Nous serons extrêmement prudents pour que le chemin nous soit ouvert, nous nous placerons sous la protection d'un grand personnage musulman, d'un chérif — quel chérif ? Permettez moi de ne pas le nommer, et de lui garder, en admettant même que je l'aie choisi déjà, le même secret que j'ai observé, dans mon livre, vis-à-vis de celui qui, il y a trois ans, a consenti à me couvrir de son autorité.

« Vous savez quel est, dans les pays musulmans, l'usage ancien et respecté. Les chérifs, de qui émane, pour les croyants, la bénédiction de Dieu, font des voyages circulaires et des quêtes, où les fidèles s'empressent d'apporter leur obole. Cette coutume nous servira de passeport. Nous prendrons place dans la suite du chérif, place modeste de secrétaires et de serviteurs, où notre expérience antérieure nous permettra de jouer convenablement notre rôle. Perdus dans la foule, nous passerons inaperçus. Nous ne serons pas, dans ces conditions, les maîtres de l'itinéraire. Nous irons où nous appellera l'intérêt du Prophète. Car le chérif, son représentant, se doit à la dévotion du peuple. D'autre part, il existe, de tribu à tribu, des divisions qui tracent la route. Mais, dans ces zigzags inévitables, nous saurons retrouver le fil du labyrinthe. Et les observations photographiques, géographiques, astronomiques ne perdront rien à ce flottement nécessaire ».

« Ici, je crois utile d'ouvrir une parenthèse et de vous rappeler que tous ces chérifs quêteurs ne sont pas pour nous des étrangers : car ils ont besoin de la France.

« La France, par l'Algérie et par la Tunisie, est, dans l'Afrique du Nord, une puissance musulmane Et les pays qui sont devenus territoires français, ne sont pas, dans la contribution au budget religieux, les moins généreux. C'est ainsi, par exemple, que la tournée d'Algérie est réputée, chez les confréries marocaines, comme l'une des plus productives. On cite l'exemple d'un chérif qui a recueilli plus de cinquante mille francs dans le Sud-Oranais. Le rapport moyen, bon an mal an, est de quinze à vingt mille francs.

« Dans ces conditions, et l'autorisation double du ministre de France à Tanger et du gouverneur général de l'Algérie étant indispensable à ces collectes, vous concevez que nous avons un moyen d'action, dont nous aurions grand tort de ne point nous servir. C'est un de ceux auxquels nous aurons recours, non seulement pour nous assurer prochainement une sauvegarde nécessaire, mais aussi, mais surtout, dans l'avenir, pour ouvrir à l'influence française des routes nouvelles ».

Cette méthode d'exploration pour être très neuve ne présente pas moins de grandes chances de réussite, et il est bon de la connaître pour comprendre les nouvelles qu'on recevra pendant la campagne.

Il est également intéressant d'entendre comment M. de Segonzac, qui possède actuellement les meilleurs éléments pour porter un jugement, envisage la situation créée pour nous par l'entente franco-anglaise :

« Je crois savoir, dit-il, qu'à l'heure présente, le makhzen, c'est-à-dire ce qui constitue à tous les degrés le gouvernement marocain, a pris son parti de cette situation. D'une part, il a conscience de l'anarchie présente — et qu'elle ne peut

durer. D'autre part, il comprend fort bien que l'entente de la France et de l'Angleterre règle le problème international pour y substituer une question purement marocaine.

« Mais, à côté de ce sentiment, il en est un autre qu'il faut noter. Si la pénétration pacifique de la France au Maroc était menée avec assez d'imprudence pour qu'un mouvement de xénophobie en résultât, les gens du makhzen en seraient les premières victimes. Ce qu'ils craignent donc par dessus tout, c'est que nous ne cédions au désir d'aller trop vite ou trop loin.

« Notre premier effort politique doit avoir pour objet la création d'une police effective, non seulement à Tanger, mais dans tout le pays makhzen, où cette police devrait et pourrait exister et où elle n'existe point. Nos soldats algériens, d'origine marocaine, en formeront aisément les cadres.

« Par là, et par là seulement, nous rendrons au sultan un service dont il nous restera reconnaissant. L'amitié du sultan est pour nous une ressource précieuse. D'abord livré à l'influence anglaise, il comprend maintenant que la nôtre devient prépondérante et c'est avec elle qu'il compte. Sans doute, son pouvoir temporel n'a pas les mêmes limites que son autorité spirituelle. Mais il a pour lui la force d'une longue tradition. Nul chérif, à ma connaissance, n'en bénéficie au même degré. Notre intérêt certain est de l'avoir avec nous ».

Guinée française. — Le correspondant du *Temps* à Conakry écrit :

Nouvelles d'une petite expédition militaire : La colonne contre les Coniaguis a quitté Conakry le 22 Mars. Elle se compose de quatre compagnies de tirailleurs sénégalais et d'une section d'artillerie. Elle est commandée par le chef de bataillon Delsort.

On se souvient de l'affaire des Coniaguis, qui remonte au mois d'Avril 1902. Le lieutenant Moncorgé fut massacré avec toute sa petite colonne au moment où il arrivait sur le territoire de cette peuplade.

Une mission fut envoyée pour traiter avec les Coniaguis et recevoir leur soumission : on espérait les prendre par la douceur. Ils acceptèrent avec empressement tous les cadeaux qu'on voulut bien leur faire, mais défendirent à l'administrateur, commandant la mission, de franchir le marigot qui se trouve devant leur village, et, depuis un an, cette mission ne s'est pas aventurée une seule fois hors de son poste.

On espère que l'audace et la témérité acquises de ce fait par les quelques guerriers coniaguis s'évanouiront à l'approche de nos troupes. Le commandant Delsort compte terminer son opération de police sans tirer un seul coup de fusil.

Nous devons d'ailleurs ajouter qu'à l'annonce de l'arrivée prochaine de nos troupes, plusieurs chefs ont arboré nos couleurs sur leurs villages.

Jonction de l'Algérie au Soudan par In-Salah et Tombouctou. — Un télégramme de M. F. Foureau est venu d'Afrique apporter une excellente nouvelle :

De même que j'avais fait, avec « la mission saharienne », la jonction de l'Algérie avec le Soudan et le Congo, de même aujourd'hui les détachements du commandant Lapérine et du capitaine Thiévenaut, — le premier parti d'In-Salah, le second de Tombouctou, — viennent d'effectuer la jonction de l'Algérie au Niger en se rencontrant à quelque cent kilomètres au Sud de Timissâo, le 16 Avril dernier.

C'est là un précieux résultat de la politique d'ensemble et de la méthode que l'on tend maintenant à appliquer, à juste titre, à nos colonies africaines.

Il fallait bien se rendre compte qu'une troupe indigène à faible effectif est toujours très mobile, très maîtresse de ses mouvements, et qu'elle peut, dans tous les cas et sans aucune crainte, affronter n'importe quelle traversée du Sahara, je l'ai dit et je l'ai écrit à maintes reprises depuis douze et quinze ans.

La démonstration pratique — déjà faite les années précédentes — et renouvelée si à propos de cet axiome par MM. Lapérine et Thiévenaut, mérite d'être tout particulièrement signalée. Le résultat heureux de ces deux raids combinés est d'autant plus satisfaisant qu'il ne grève le budget d'aucune somme supplémentaire et qu'il n'a pas nécessité le moindre coup de fusil. La France peut donc s'en féliciter et en féliciter les auteurs.

La Société de Géographie a, en outre, une autre raison d'en marquer sa joie : en effet, son jeune missionnaire scientifique, M. Villatte, fait partie du groupe du commandant Lapérine ; il aura donc pu participer à cette heureuse jonction, parcourir des pays inconnus jusqu'à ce jour et il rapportera certainement au retour de nombreux et précieux documents.

Côte d'Ivoire. — Travaux publics. — Les travaux d'Abidjean. — Le *Temps* a reçu de son correspondant à Bingerville la communication suivante :

« Actuellement, tout le monde s'occupe, dans la colonie, des travaux du chemin de fer à Abidjean et de la percée de la bande de terre qui sépare à Petit-Bassam la lagune de la mer.

« Les études définitives du chemin de fer destinées à piqueter le tracé sont faites jusqu'au kilomètre 30 ; le déboisement et le dessouchement de l'emplacement de la plate-forme sont au kilomètre 13.5. Sur les six premiers kilomètres, un Decauville est installé et, au grand étonnement des indigènes, une voiture automobile transporte plusieurs fois par jour le directeur des travaux, d'Abidjean sur les chantiers.

« Partout les noirs, Dahoméens, Kroomen, Dioulas, Sénégalais, Ébriès, chantent en faisant les terrassements. Depuis le 1er Janvier, ils ont remué environ 35,000 mètres cubes de terre. Ces 1,200 hommes de races diverses travaillent gaiment, préparant une moyenne de 3 kilomètres de plate-forme par mois. On peut espérer faire 23 kilomètres cette année au lieu de 16 primitivement prévus. De plus, sur l'emplacement de la future ville, on voit déjà cinq pavillons servant à loger le personnel, l'infirmerie, les magasins, etc. Le lotissement est fait et déjà les négociants s'occupent de leur installation.

« A Petit-Bassam, le chenal qui doit faire communiquer le « Trou sans fond » à la lagune Ébrié est creusé sur 400 mètres de long, 8 mètres de large et est actuellement profond d'un mètre. Il paraît à peu près certain qu'au commencement de Juillet la mer sera atteinte. Depuis quelques jours, on a commencé une jetée de 5 mètres de largeur, pour pouvoir faire les débarquements de matériel sans courir les risques de la barre. Plusieurs paquebots ont déjà touché Petit-Bassam et fait des opérations dans les meilleures conditions.

« Inutile de vous dire que tous ces travaux donnent une grande animation à la colonie. Il ne se passe pas de semaines sans que plusieurs commerçants ne viennent de Grand-Bassam, constater l'avancement des travaux, et tous emportent l'impression que la Côte d'Ivoire est en train de se transformer complètement. Il tarde à tous de pouvoir évacuer Grand-Bassam pour venir s'établir dans la future capitale commerciale de la colonie ».

AMÉRIQUE

L'Arbitrage Anglo-Brésilien. — Le roi d'Italie a remis personnellement à M. Bertie et à M. Nabuco, envoyé extraordinaire du Brésil, sa sentence arbitrale dans l'affaire de la Guyane.

Le différend portait sur la possession d'un territoire d'environ 35,000 kilomètres carrés presque entièrement en savanes, s'étendant entre les bassins de l'Amazone et de l'Essequibo et où se confondent presque les eaux des tributaires de ces fleuves.

La Grande-Bretagne, se basant sur la théorie de l'explorateur Schemburgk, qui parcourut ces contrées de 1835 à 1845, et sur l'établissement d'un missionnaire anglais qui évangélisa les Indiens Macuxis au Pirara, réclamait comme limite le cours du haut Tacutu et de son affluent le Cotingo, tributaires du Rio Branco, lui-même tributaire de l'Amazone.

Le Brésil se fondant sur les anciens droits qu'il a hérités du Portugal et qu'il n'a cessé d'exercer par une occupation effective et paisible jusqu'à la neutralisation du territoire qui lui était contesté, réclamait comme limite la ligne de partage des eaux des deux bassins, entre la source du Cotingo et le mont Anmai et de là le cours supérieur de la rivière Rupununi, affluent de l'Essequibo.

Quant à la partie Sud du contesté, depuis la source du Rupununi jusqu'à la frontière hollandaise, elle a été définitivement fixée à la ligne de partage des eaux par le traité d'arbitrage.

Tout l'intérêt de la question était de savoir si l'Angleterre aurait un pied dans le bassin de l'Amazone.

Le roi d'Italie, qui avait confié l'examen des volumineux mémoires des parties au marquis Visconti Venosta, ancien ministre des affaires étrangères, a tranché la question par une solution intermédiaire qui attribue à chacune des parties la moitié environ du territoire litigieux.

En vertu de cette sentence, la frontière entre la Guyane britannique suivra la ligne de partage des eaux de la source du Cotingo à celle du Mahu, puis le cours du Mahu jusqu'à son confluent avec le Tacutu, et remontera cette dernière jusqu'à sa source.

Cette solution favorise plutôt la Guyane britannique en la faisant riveraine des affluents de l'Amazone.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL

Pour le 1er semestre de la présente année, le commerce de la France avec l'étranger s'est chiffré par 4.490.498.000 francs, en diminution de 39 millions et demi sur la période correspondante de 1903.

Les importations s'élevant à 2.345.552.000 fr. et les exportations à 2.144.946.000 fr., le solde débiteur de la France vis-à-vis de l'étranger est de 200.606.000 francs ; comme il s'élevait l'année dernière, à pareille époque, à 375.406.000 francs, il y a diminution de 175 millions environ. Ce serait d'un symptôme favorable si cette diminution ne correspondait pas à une moins value considérable relevée sur les entrées de matières premières. Les importations françaises de matières nécessaires à l'industrie sont tombées de 1.624.020.000 francs en 1903 à 1.511.064.000 francs cette année soit près de 113 millions de moins. Par contre les prélèvements à l'étranger d'objets fabriqués se serait accrus de 15 millions de francs avec un chiffre global de 419.743.000 francs. Il est vrai de dire que les exportations françaises de ces mêmes produits manufacturés ont progressé, cette année, de 21.802.000 francs, auxquels on pourrait joindre la plus value des colis postaux, 12 millions environ.

Mais en somme, les statistiques officielles ne dénotent pas une très grande activité industrielle ni une situation économique franchement prospère.

J. Petit-Leduc.

FRANCE.

Les pêcheries de Boulogne-sur-Mer (1). — Boulogne-sur-Mer est notre premier port de pêche. Dans ce quartier maritime — il comprend, outre Boulogne, Étaples, le Portel, Équihen, Ambleteuse, Andresselles — la production de cette industrie a atteint, en 1900, une valeur de 17,2 millions de francs et en 1903 de 20,7. Dans ce dernier chiffre, 19,5 millions appartiennent à Boulogne, soit environ le cinquième de la production totale de la France. Fécamp, le deuxième port de France, n'arrive pas à la moitié de la production de notre grand port du Pas-de-Calais.

En 1903, les divers armements du quartier de Boulogne pour la pêche ont compris 385 bateaux, jaugeant 17,194 tonnes, montés par 4,638 hommes. Les types de bateaux employés sont : le *dundee* de 60 à 72 tonnes, le harenguier à voiles de 120 tonneaux, le vapeur cordier de 17 à 70 tonnes, et des chalutiers à vapeur dont la jauge peut atteindre 265 tonnes. En 1903, Boulogne possédait 29 bateaux du second type et 31 du troisième.

Les pêches auxquelles se livrent les bateaux boulonnais sont :

1° La pêche du hareng avec salaison à bord, de Juin à Octobre, dans la mer du Nord ;

2° La pêche du hareng frais, d'Octobre à Février, de l'embouchure de la Tamise jusqu'à la côte française ;

3° La pêche mixte de la morue et du hareng, au Nord et à l'Est de l'Angleterre, d'Avril à Juillet ;

4° La pêche du maquereau (salé à bord ou conservé dans la glace), de Mars à Juin, sur les côtes Sud et Ouest de l'Irlande ;

---

(1) Ces renseignements sont empruntés à une superbe publication faite par la Chambre de Commerce de Boulogne-sur-Mer, *La Chambre de Commerce et le Port de Boulogne*, Boulogne-sur-Mer, 1903, 1 vol. in-4°.

5° La pêche du maquereau frais sur les côtes françaises de la Manche, de Mai à Juin ;

6° Les pêches côtières à proximité du port, pendant toute l'année ;

7° La pêche au chalut pendant toute l'année, dans la Manche, dans l'Atlantique jusque sur la côte de Portugal, dans la mer du Nord et dans l'océan Glacial jusqu'en Islande. En 1903, pour la première fois, 4 chalutiers à vapeur boulonnais ont poussé jusqu'à cette grande île, suivant l'exemple que leur avaient donné les Anglais, les Allemands, et même les Américains, qui viennent capturer le flétan dans ces parages lointains. Il est curieux d'observer que les Boulonnais ne vont pas pêcher la morue sur les bancs de la côte de Norvège situés en dehors des eaux territoriales.

Le principal produit du quartier de Boulogne est la marée fraîche (plus de 8 millions de francs en 1903), ensuite la pêche du hareng frais (7,25 millions en 1903), enfin celle du hareng salé à bord (3,6 millions en 1903). Pour la plus grande part, les produits boulonnais sont expédiés à l'état frais (27,363 tonnes métriques contre 13,798 en salaison).

La pêche n'est plus, comme jadis, destinée simplement à l'alimentation de la population établie dans le voisinage des côtes, elle est devenue une grande industrie dont les produits sont exportés au loin.

Dans le commerce du poisson, l'emploi des appareils frigorifiques a amené une révolution semblable à celle qui s'est produite dans le commerce des fruits. De même que les pays qui ne produisent ni raisins, ni pêches, ni prunes, en réclament maintenant de grands approvisionnements à bon marché ; de même les régions les plus éloignées de la mer consomment une grande quantité de poisson frais. C'est ainsi que la Suisse est devenue un débouché important pour les produits frais de la pêche maritime. Jusqu'ici ce marché était principalement alimenté par l'Allemagne, par l'Angleterre, le Danemark, la Norvège, lesquels diposent de wagons frigorifiques et de trains à marche rapide. Cette situation n'a pas échappé à l'attention de la Chambre de Commerce de Boulogne, et avec l'esprit d'initiative qui la distingue, elle travaille très énergiquement à ouvrir aux produits de la pêche boulonnaise la Suisse dont elle est plus voisine que ses concurrents du Nord.

Un matériel et des tarifs appropriés, enfin une grande rapidité dans les communications sont les conditions de succès dans cette entreprise.

En attendant le succès de ses démarches, Boulogne expédie des quantités considérables de poisson frais en Belgique et en Allemagne. En 1902, cette exportation s'est élevée à 1,552 tonnes métriques et à 2,075 tonnes pendant les deux premiers mois de 1903.

Pour donner des résultats abondants, la pêche doit être pratiquée suivant des méthodes rationnelles. Les poissons ne se promènent pas au hasard à travers les immensités océaniques ; leurs migrations sont déterminées par les nécessités biologiques, et pour découvrir les gisements les plus abondants de poisson comestible, il importe de connaître les conditions de milieu qu'il recherche. L'océanographie est le guide nécessaire de l'industrie des pêcheurs. Cette vérité n'a été comprise en France que par la Chambre de Commerce et la municipalité de Boulogne. De concert, ces deux corps ont versé une somme de 20,000 francs pour faire doter leur ville d'une *station aquicole*, « bureau d'études et de renseignements pour la pratique des pêches en général, pour l'étude biologique des divers phénomènes en relation avec la technique des pêches, pour la préparation du poisson ».

Sous l'intelligente impulsion du Président actuel de la Chambre de Commerce

de Boulogne, notre distingué collègue, M. Farjon, la pratique scientifique des pêcheries prendra un développement de plus en plus grand et augmentera dans une large mesure la prospérité de notre grand port du Pas-de-Calais.

Non seulement Boulogne occupe en France le premier rang par l'importance de ses pêcheries, mais c'est encore un port très actif. En 1900, pour le mouvement de la navigation, il occupait le cinquième rang, avec un total de plus de 3 millions de tonneaux. Ce chiffre élevé est, il est vrai, produit par des services d'escale de transatlantiques. Six services, appartenant deux à la *Hamburg-Amerika*, deux à la *Hamburg-Sud-Amerika*, un à la *Hollando-americaine* et un au *Norddeutscher Lloyd*, embarquent à Boulogne des voyageurs et des émigrants.

Pour le transit des voyageurs de France en Angleterre, Boulogne occupe le second rang (1903) avec 265,523 passagers, contre 309,640 à Calais et 198,431 à Dieppe Ce dernier port a fait des progrès considérables dans ces dernières années ; par contre, le transit des voyageurs par Ostende est à peu près stationnaire.

CHARLES RABOT.

EUROPE.

Le port de Lisbonne. — Du compte-rendu des travaux du Congrès maritime international qui s'est tenu à Lisbonne à la fin de Mai dernier, nous extrayons le récit de la visite faite par les Congressistes aux docks et entrepôts de Lisbonne, qui nous paraît offrir un intérêt tout particulier.

Lisbonne jouit, comme on le sait, d'une position géographique privilégiée, c'est le port d'Europe le plus rapproché de la Côte occidentale d'Afrique et des deux Amériques et il se trouve, en même temps, sur la route qui relie le Nord de l'Europe aux Indes, à la Chine et au Japon par la Méditerranée et le canal de Suez.

Cette visite du port et de la rade, en dehors de l'agrément qu'ils présentent toujours, s'imposait donc aux membres du Congrès maritime.

Le mouvement maritime du port est des plus considérables, les grandes lignes de navigation au long cours y font escale et, grâce à ses aménagements modernes, son développement progresse notablement chaque année, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après, que nous empruntons à la brochure publiée spécialement à l'intention des Congressistes :

ENTRÉES

	Nombre de navires.	Tonnage de jauge nette.
	—	—
1900	2.772	3.612.051 tonneaux.
1901	2.945	3.959.352 —
1902	2.913	4.324.026 —

SORTIES.

	Nombre de navires.	Tonnage de jauge nette.
	—	—
1900	2.761	3.566.719 tonneaux.
1901	2.905	3.905.081 —
1902	2.872	4.210.072 —

Jusque dans ces dernières années, Lisbonne n'offrait que les avantages de son port d'abri naturel ; c'est seulement en 1883 que le gouvernement portugais décida de doter la capitale de tout un ensemble d'installations maritimes en rapport avec les exigences de la grande navigation moderne et en tirant profit de sa situation géographique exceptionnelle.

Le plan des travaux et installations, qui comportait une dépense totale de 72 millions de francs, a eu pour but de régulariser la rive droite du Tage sur une longueur de 9 kilomètres environ, de la tour de Belem à la station de Santa Apolonia et de créer des bassins, cales de radoub et quais verticaux accessibles aux plus grands navires, à toute heure de marée, le tout complété par l'outillage et les installations les plus modernes pour la manutention et le magasinage des marchandises.

L'exécution de tout cet ensemble de travaux fut confiée en 1887, après adjudication sur concours à M. H. Hersent, notre compatriote, dont la réputation et la compétence dans les travaux maritimes étaient déjà universellement connues et appréciées.

Le programme fut toutefois modifié en 1894, mais en ayant soin d'adopter des dispositions permettant, à tout moment, de reprendre et de parachever l'exécution intégrale du projet primitivement élaboré.

L'exploitation commerciale du port de Lisbonne, entre la gare de Santa-Apolonia et le Caneiro d'Alcantara a été concédée en 1894 à M. H. Hersent, adjudicataire en 1887 de la construction des travaux d'aménagement. Cette importante entreprise est dirigée par une des personnalités les plus distinguées de la colonie française de Lisbonne, M. Max Donau, Président de la Chambre de Commerce française.

Toutes les installations du port et son outillage ont été mis à la disposition du concessionnaire ; les opérations s'effectuent conformément aux prescriptions générales d'un règlement approuvé par le gouvernement, les taxes d'usage sont homologuées par l'administration supérieure.

L'État a une participation dans les bénéfices nets de l'exploitation.

Au point de vue des taxes, il convient de faire remarquer que certaines d'entre elles (*Droits d'accostage des navires. — Droits d'usage des quais*) sont entièrement assimilables à certains droits fixes qui existent dans la plupart des ports européens ; les autres ne sont que la rémunération d'un service rendu.

L'ensemble du port se divise topographiquement et douanièrement en trois sections distinctes.

Les entrepôts actuellement en service sont au nombre de cinq, savoir :

Jardim do Tabaco	ouvert en	1895
Santos	—	1897
Produits Coloniaux	—	1899
Santa-Apolonia	—	—
Alcantara	—	1901

Les entrepôts de Santos et de Santa-Apolonia sont affectés aux marchandises générales ; ceux du Jardim do Tabacó et des Produits Coloniaux aux produits des Colonies portugaises ; enfin celui d'Alcantara aux opérations des navires en relâche forcée.

Le mouvement total qui était de 3,140 tonnes en 1895 s'est élevé à 55,606 tonnes en 1903.

Dans les quatre premiers desdits entrepôts, les opérations de changement de conditionnement ou d'emballage, de bénéficiation, de mélange, de transformation, etc., sont autorisées par le régime douanier en vigueur ; ce sont en réalité de véritables *zones franches* surveillées extérieurement par la douane, mais dont le régime intérieur est absolument libre. Les droits sont acquittés seulement à la sortie s'il s'agit de marchandises entrant dans la consommation ; celles destinées au transit sont exemptes de toute taxe douanière ; quant aux marchandises réexportées elles sont frappées d'un simple droit de statistique.

Cette disposition particulière au port de Lisbonne a vivement intéressé les Congressistes français partisans des *ports francs*.

M. J. Charles-Roux, le père de la question des ports francs en France, estime cependant que ce système de *zones franches* adopté à Lisbonne ne saurait lui donner complètement satisfaction.

L'Entrepôt des Produits Coloniaux, de beaucoup le plus important, doit retenir un instant l'attention. Les produits qu'il reçoit sont en effet soumis à un régime douanier particulier résultant de ce que leur transport est exclusivement effectué par des navires battant pavillon national ; les principaux d'entre eux (cacao, café, caoutchouc), sont réexportés dans leur quasi-totalité, l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique et la Hollande étant les centres les plus importants de consommation ; seuls les cafés en provenance des îles du Cap-Vert et de San-Thomé sont consommés entièrement dans le pays.

Avant l'installation de cet entrepôt, les cafés, cacaos, caoutchouc, etc., étaient, dans le Tage même, transbordés des bateaux portugais sur des bateaux anglais, allemands ou hollandais qui les transportaient directement à Londres, à Liverpool, à Hambourg, à Anvers, à Rotterdam, marchés où la vente s'effectuait dans des conditions d'infériorité sensible.

Aujourd'hui, la situation s'est peu à peu radicalement transformée ; il s'est créé, sur la place de Lisbonne, un véritable marché dont l'importance va croissant chaque année, des types cotés se sont déjà établis et l'on peut affirmer, sans crainte d'être démenti, que ce marché joue, d'ores et déjà, un rôle prépondérant marqué dans la situation économique du Portugal.

Les efforts poursuivis de ce côté ont porté leurs fruits et indiquent nettement la voie à suivre pour répondre aux besoins et aux exigences si légitimes de cette branche de commerce.

En résumé, le commerce portugais a retiré, du fait de cette exploitation, des avantages sérieux appréciés chaque jour davantage, au triple point de vue de la commodité, de la rapidité, de l'économie.

Les nouveaux quais permettent en effet l'accostage des plus grands paquebots à toute heure de marée et le débarquement ainsi que l'embarquement direct des passagers auxquels sont épargnés non seulement les ennuis, mais encore même les dangers, en cas de gros temps, d'un transbordement en rivière.

L'accostage est d'ailleurs la source d'une grande économie de frais pour la marchandise et pour les navires dont les opérations se font avec plus de rapidité.

Les magasins-abris, — les entrepôts, ainsi que les vastes terre-pleins destinés aux dépôt de matériaux de construction, de charbon, de bois, etc., sont mis à même de rendre à la marchandise tous les services qu'elle peut exiger.

La délivrance de warrants négociables aux produits entreposés dans les magasins généraux présente également un très grand avantage pour leur mobilisation.

Les bassins de radoub auxquels sont adjoints des ateliers de réparations permettent enfin de réparer les plus grands navires.

AFRIQUE.

Le commerce de Madagascar en 1903. — Le commerce extérieur de la colonie de Madagascar s'est élevé, en 1903, à 49,578,000 fr., accusant une diminution de 5,855,000 fr. sur les résultats de 1902. La diminution constatée concerne uniquement les importations qui, de 42,289,000 fr. en 1902, sont descendues en 1903, à 33,107,000 fr., soit une différence en moins de 9,181,000 fr., tandis que le chiffre des exportations s'est, au contraire, accru de 3,326,000 fr., passant de 13,144,000 fr. à 16,471,000 fr.

Les bœufs, la cire et quelques denrées coloniales n'ont pas participé à ce mouvement ascensionnel. De 4,400,000 fr., les exportations de bovidés sont tombées en 1903 à 2,481,000 fr., c'est l'effet de la concurrence en Afrique orientale des bœufs de la République Argentine, des États-Unis et même de l'Australie. Il a été reconnu que les exportateurs de Madagascar ne s'étaient pas suffisamment attachés à expédier des animaux de choix, susceptibles de satisfaire en tous points aux exigences des acheteurs. On espère que les bœufs malgaches reprendront, sur le marché du Cap, le rang honorable qu'ils y tenaient précédemment.

Parmi les produits du sol dont le trafic a le plus augmenté en 1903, il faut citer le caoutchouc, dont les exportations ont passé de 545,600 fr. à 2,581,400 fr. Cette reprise des transactions doit être attribuée à la pacification des régions du Sud, qui sont très riches en lianes caoutchoutifères. Les exportations d'or ont atteint 5,856,000 fr., en augmentation de 1,734,000 fr.

En résumé, en dépit de la diminution du chiffre global du commerce extérieur, le résultat de l'année 1903 est plutôt favorable, puisqu'il atteste un développement sensible de la production indigène, conséquence des progrès dans la mise en valeur du sol et dans l'exploitation des produits naturels.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille Imp. L. Danel

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du Mercredi 27 Juillet 1904.

Présidence de M. Ernest NICOLLE, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Quarré-Reybourbon, Raymond Théry, Fernaux-Defrance, Houbron, Dr Eustache, Levé, Palliez, Van Troostenberghe, prennent place au Bureau.

Se font excuser MM. Merchier, Cantineau, Général Avon, Léon Lefebvre, Lirondelle, parti pour un voyage d'études de trois mois en Russie.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale, tenue le Jeudi 28 Avril, a été publié au Bulletin de Mai et est adopté.

Adhésions nouvelles. — 11 nouveaux Sociétaires ont été admis par le Comité d'Études en Mai, Juin et Juillet. Leurs noms seront insérés au Bulletin à la suite du présent procès-verbal.

Décès. — Nous avons perdu :

MM. Bourigeaud.

le Dr Defaux.

Edmond Fiévet, qui suivait souvent nos excursions, membre très actif de plusieurs Sociétés charitables et notamment Vice-Président de l'Œuvre des Vieillards indigents.

François, capitaine au 43e régiment d'infanterie.

Herbert, notaire honoraire.

Jombart-Guillemaud.

Joubin.

Georges Motte, un des membres les plus anciens de notre section de Roubaix, Président de la Chambre de Commerce de cette ville et de plusieurs autres institutions importantes pour le travail du pays, conseiller très estimé et très écouté, brusquement enlevé en pleine force et dans toute la maturité de son expérience, il laisse dans son milieu industriel un vide d'autant plus difficile à combler qu'il s'est creusé très inopinément.

Eugène Roche, Membre du Conseil supérieur de la Mutualité, Président de l'Union régionale des Sociétés de secours mutuels, Président de la Société de Secours mutuels des Voyageurs et Employés de Lille et du Nord de la France. Il a succombé aussi au moment où il était le plus

apte à élargir sa tâche, l'œuvre mutualiste gardera néanmoins une trace profonde et durable de ses efforts dévoués.

M. Warein-Prévost.

Mme Veuve Helleboid.

Sur l'invitation du Président, l'Assemblée exprime par un vote unanime ses regrets de la mort de nos collègues et ses sympathies pour leurs familles.

Nomination à l'Institut. — Un des membres les plus sympathiques et les plus anciens de notre Société, M. Charles Barrois, le savant professeur de Géologie de l'Université de Lille, inscrit sur notre liste d'entrée avec le N° 21, a été élu Membre de l'Institut. L'hommage ainsi rendu au mérite de notre collègue prend une valeur toute particulière dans le fait que pareille distinction s'adresse pour la première fois à un professeur de province. Suivant des usages séculaires, il aurait fallu que M. Barrois, afin d'en être l'objet, quittât Lille pour Paris. C'est à quoi il ne voulait pas se résoudre et l'Institut alors passa au-dessus des règles établies, montrant ainsi quel prix il attache à la collaboration de notre éminent concitoyen. Pour les cœurs lillois, cette fidélité à notre cité est un motif de plus de se porter vers l'homme dont l'illustration scientifique et les honneurs qui en sont la consécration officielle ont laissé subsister toute la simple affection pour les personnes et les choses de son entourage.

Ses confrères, même étrangers, et ses amis se sont réunis en grand nombre dans un banquet sous la présidence de Monsieur le Recteur, pour lui apporter leurs témoignages de joie et leurs remercîments de l'honneur qu'il fait rejaillir sur Lille et son Université comme sur la Géologie. Et dans les toasts qui furent prononcés, comme dans la réponse même de M. Barrois, les sentiments de tous les assistants se traduisirent si touchants que tous les auditeurs en garderont une impression profonde. Celle-ci s'étend à l'Assemblée générale de la Société de Géographie, mais malheureusement les lignes concises d'un procès-verbal ne sauraient en rendre un compte suffisant.

Distinctions honorifiques. — Ont été nommés parmi les Membres de la Société :

Chevalier de la Légion d'Honneur.

M. Bonnaric, Directeur de l'Enseignement primaire du Nord. Ses nombreux amis s'en réjouissent et lui offriront un souvenir de leurs félicitations dans une réunion qui aura lieu le 7 Août. Les souscriptions sont recueillies par M. Titren, 24, place Cormontaigne.

Officiers de l'Instruction publique.

MM. Lesne, Directeur de l'École primaire supérieure.

Mathieu, Directeur d'École à Croix.

Melle Flamant, Professeur au Collège Fénelon.

Officiers d'Académie.

MM. Codvelle.

Deléarde, Professeur agrégé à la Faculté de Médecine de Lille.

Melle Fichelle.

Enfin la nomination de M. Ledieu-Dupaix au grade de *Grand Officier de l'ordre d'Isabelle la Catholique* a été apprise aujourd'hui.

L'Assemblée leur adresse les complîments de la Société.

Mission Segonzac au Maroc. — Dans notre dernière Assemblée générale, la création du Comité du Maroc dans le sein du Comité de l'Afrique française a été annoncée. Depuis, dans une très nombreuse réunion à Paris, son but et les moyens de l'atteindre ont été éloquemment définis par ses éminents promoteurs. Un compte-rendu de leurs discours a été publié dans notre Bulletin de Juin.

Une mission n'a pas tardé à s'organiser sous la direction de M. le Marquis de Segonzac, dont la Société de Géographie de Lille n'a pas oublié la conférence de Novembre 1902, où il exposait les principaux résultats de ses trois voyages précédents, racontés d'ailleurs complètement dans un beau livre de notre bibliothèque.

Elle doit étudier la partie du Maroc la plus fermée aux Européens, insoumise au gouvernement marocain même, le *Bled-es-Siba*. Sa composition et son programme sont l'objet d'un article dans notre Bulletin de Juillet.

Le Comité d'Études lui a voté le 8 courant un subside de fr. 500, comme marque de sympathie et d'encouragement.

Le Président du Comité du Maroc, M. Eugène Étienne, en a remercié la Société par une lettre dont le Président donne connaissance à l'Assemblée, de même que de celle de M. de Segonzac, où l'explorateur promet que le Comité du Maroc se fera un devoir de transmettre à la Société les nouvelles de la mission à mesure de leur réception.

Le départ du Marquis de Segonzac de Marseille vers Tanger était annoncé pour hier 26 Juillet par la *Dépêche Coloniale* du 22. La préparation de son exploration nécessitera un séjour assez long sur la côte avant de pénétrer dans l'intérieur troublé du Maroc.

Prix de la Fondation Paul Crepy. — Le concours pour ce prix a eu lieu le premier Dimanche de Juin, le 5, suivant le règlement. Dans sa réunion du 8 Juillet, le Comité d'Études a attribué cette belle récompense à M. Louis Liagre, de Tourcoing, suivant la proposition de la Commission des Concours, en raison des qualités de son travail sur la partie septentrionale de la Lombardie, comprenant les lacs italiens.

Concours général. — Il a eu lieu le jeudi 7 Juillet. MM. Quarré-Reybourbon, Houbron, Delahodde, Maurice Thieffry, Dr Vermersch, Vaillant et Calonne, ont bien voulu consacrer à son organisation matérielle et à sa surveillance leurs soins dévoués. La Société leur en est reconnaissante.

Tableau récapitulatif des nombres de Concurrents :

	Garçons.		Filles.		Total.	
	1903	1904	1903	1904	1903	1904
Lille	64	79	49	37	113	116
Roubaix	32	41	31	37	63	78
Tourcoing	32	28	19	29	51	57
Ensemble...	128	148	99	103	227	251

L'augmentation de 24 candidats cette année a été constatée avec plaisir par le Comité d'Études et aujourd'hui par l'Assemblée générale.

Concours de Géographie commerciale. — Il était fixé au dimanche 10 Juillet et ne nous a pas donné une satisfaction du même genre. Un seul concurrent s'y est présenté, son travail est soumis à l'examen des correcteurs. Notre zélé rapporteur de la Commission des Concours, M. Delahodde, nous promet la proposition de mesures destinées à attirer dorénavant des candidats plus nombreux dans cette direction qui semble si attractive pour les loisirs des jeunes employés de commerce.

Excursions :

17 Mai. — Excursion à Beauvois et à Cambrai. — Directeurs : MM. Van Troostenberghe et Vaillant. — 23 personnes.

23 Mai. — Excursion à Ypres et au Mont de Kemmel. — Directeurs : MM. Godin et Auguste Schotsmans. — 37 personnes.

2 Juin. — Visite aux Hospices (La Charité et St-Sauveur). — Directeurs : MM. le Docteur Vermersch et Maurice Thieffry. — 40 personnes.

5 Juin. — Excursion à Tournai et à Péruwelz — Directeurs : MM. Henri Beaufort et le Docteur Vermersch. — 36 personnes.

16 Juin. — Excursion à Dunkerque. — Directeurs : MM. Auguste Crepy et Auguste Schotsmans. — 12 personnes (Prix Danel).

19 Juin. — Visite de la Forêt de Mormal. — Directeurs : MM. Godin et Albert Calonne. — 10 personnes.

26 Juin. — Cortège historique de Mons-en-Pévèle. — Directeurs : MM. Henri Beaufort et le Docteur Vermersch. — 36 personnes.

26 Juin au 9 Juillet. — Excursion en Auvergne. — Directeurs : MM. Decramer et Ferraille. — 11 personnes.

3 Juillet. — Visite des Établissements de MM. Motte à Roubaix. — Directeurs : MM. Vaillant et Craveri. — 48 personnes.

13 au 17 Juillet. — Excursion en Belgique (Spa. — Les grottes de Han. — La vallée de la Meuse). — Directeurs : MM. Raymond Thiébaut et Prosper Ravet. — 30 personnes.

Alliance française. — Notre Société était auparavent inscrite à Paris parmi les membres de cette patriotique Association. Depuis qu'un Comité a été créé à Lille par l'initiative dévouée et efficace de M. le Général Avon, le Comité d'Études a décidé de transporter son adhésion de Paris à Lille.

Congrès. — M. Quarré-Reybourbon, notre toujours actif Vice-Président, membre du Comité d'Études, a pris part au 71e Congrès d'Archéologie, au Puy, du 21 au 28 Juin, et accompagné de M. Levé, au Congrès des Sociétés savantes provoqué par l'Académie des Sciences d'Arras du 7 au 10 Juillet. M. Quarré-Reybourbon donne à ses collègues quelques détails intéressants sur ces réunions, principalement sur celle du Puy. L'Assemblée remercie ces collègues qui n'ont pas laissé passer inaperçu le nom de la Société dans ces deux occasions.

Congrès de l'Association française pour l'Avancement des Sciences (A. F. A. S.). — Il se réunira cette année à Grenoble du 4 au 11 Août. Notre ami M. Paul Labbé y présidera la section de Géographie, il a instamment invité notre Société à s'y faire représenter en appelant notre attention sur le fait que le Congrès de Géographie s'étant tenu en Avril à Tunis, il n'y en avait pas cette année en France

même. Nous comptons sur le dévouement de nos collègues MM. G. Lecocq et P. Croin pour y marquer dignement notre place.

8e Congrès international de Géographie à Washington et aux Etats-Unis du 8 au 20 Septembre. — Nous remercions d'avance M. Boulenger fils, de Roubaix, d'y être notre délégué et de faire valoir notre Société dans ces lointains parages.

Congrès des Orientalistes. — Ce Congrès a des affinités avec la Géographie, ne fut-ce que par le siège qu'il adopte pour l'an prochain. Il aura lieu à Alger, sous le haut patronage du Gouverneur-Général, pendant les vacances de Pâques de 1905, et ses membres jouiront de tous les avantages accordés aux Congressistes par la munificence des Compagnies de chemin de fer et de navigation et, en plus, de l'accueil agréable toujours réservé par l'Algérie à ses visiteurs en pareille circonstance. Tous les renseignements parvenus à la Société sont à la disposition de ses membres au Secrétariat.

Communication. — La parole est donnée à M. Théry pour son compte rendu du Congrès de Tunis. Après cette intéressante communication applaudie par toute l'assistance, le Président remercie M. Théry de la manière très active et intelligente dont il a représenté la Société et le complimente de nouveau sur sa nomination au grade d'Officier du Nicham Iftikhar. Il fait remarquer combien le récit de M. Théry vient à l'appui de ce qu'il disait tout à l'heure sur l'amabilité des réceptions dans notre Afrique du Nord à propos du Congrès des Orientalistes en 1905.

La séance est levée à neuf heures trois quarts.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 28 AVRIL 1904.

Nos d'inscription. MM.

4433. E. SAVOYE (Mme), 193, rue Solférino.
Présentés par MM. *le Dr Vermersch* et *G. Duquesne.*

4434. VISTE, entrepreneur, 83, boulevard Victor-Hugo.
Cocard et *Ster.*

4435. BAUDOU, directeur de l'octroi, 14, rue Flamen.
Maurice Thieffry et *Louis Flipo.*

4436. LOBRY (Louis), pharmacien, 30. rue du Priez.
Decramer et *le Dr Vermersch.*

4437. ROMEY (Jules), ingénieur, 6, boulevard de Cambrai, Roubaix.
E. Boulenger et *A. Craveri.*

4438. ODOUX (Ernest), représentant, 2, rue de Rocroy.
Buns-Fernaux et *Léon Danjou.*

4439. HAYEM, voyageur, 19, rue Colbrant.
Van Troostenberghe et *Prosper Ravet.*

4440. DELÉTANG, directeur de la maison Michau à Beauvois.
Vaillant et *Van Troostenberghe.*

Nos d'inscription. MM.

4441. Gillet (Dr), 8, rue Nicolas-Leblanc.
Dr Eustache et *Contineau*.

4442. Descamps (Mme Veuve Émile), à Seclin.
Auguste Crepy et *Thys*.

4443. Delesalle (Charles), Maire de Lille, 96, rue Brûle-Maison.
Ernest Nicolle et *Auguste Crepy*.

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES REÇUS OU ACHETÉS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 28 AVRIL 1904.

I. — Livres

1° DONS.

Cultures fruitières et en particulier la culture de l'olivier dans le centre de la Tunisie. Tunis, 1903. — Don de M. Ernest Nicolle.

Revue du génie militaire (extrait). — Méthode de lever rapide de la mission d'études du chemin de fer de la côte d'Ivoire. Paris, 1900. — Id.

Note sur les anciennes chrétientés nestoriennes de l'Asie centrale, par Charles Bonin. Paris, Imprimerie Nationale. — Id.

La photographie souterraine, par E.-A. Martel. Paris, Gauthier-Villars, 1903. — Id.

L'origine du bleu du ciel, par G. Sagnac. Paris, Renouard, 1903. — Id.

Islamisme et fétichisme, par Bourdarie, 1903. — id.

Les juifs des montagnes et les juifs Géorgiens, par le baron de Baye. Paris, Nilsson, 1902. — Id.

Les arts et les cultes anciens et modernes de l'Indo-Chine, par M. Ch. Lemire. Paris, Challamel, 1901. — Id.

La vie au Transvaal, par Pierre Le Play et G. Verstraete. Paris, 1897. — Id.

A travers les Indes anglaises, par Claude Verne. Grenoble, 1902. — Id.

Bibliographie des travaux historiques et archéologiques publiés par les Sociétés savantes de la France, par M. Robert de Lasteyrie. Tome IV, 3e livraison. Paris, Imprimerie Nationale, 1903. — Don du Ministère de l'Instruction publique.

Voyage en France, par Ardouin-Dumazet, 37e série. Paris, Berger-Levrault, 1904. — Don de l'Éditeur.

Distillerie de la Bénédictine de Fécamp. — Don de M. Édouard Descamps.

Une visite à la Bénédictine de l'abbaye de Fécamp. — Id.

La main-d'œuvre aux colonies, par M. Mury. Paris, Imprimerie des Congrès coloniaux français. — Don de l'Auteur.

Voyage en France, par Ardouin-Dumazet, 38e série. Paris, Berger-Levrault, 1904. — Don de l'Éditeur.

Josias Simler et les origines de l'alpinisme, par W. Coolidge. Grenoble, 1904. — Don de l'Éditeur.

La Provence et ses voies nouvelles, par J. Cauvière. Lille, Desclée de Brouwer et Cie, 1899. — Don de l'Auteur.
Annual Report of the Smithsonian Institution, 1902. Washington, 1904. — Don du Smithsonian Institution.

2° ACHATS.

Au Japon, par A. de Guerville. Paris, Lemerre, 1904.
Voyage en France, par Ardouin-Dumazet, 35e et 36e séries. Paris, Berger-Levrault, 1904.
L'empire de la Méditerranée, par René Pinon. Paris, Perrin et Cie, 1904.
L'idéal américain, par Roosevelt. Paris, Armand Colin, 1904.
A Madagascar, par le Dr D'Anfreville de la Salle. Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1903.
Le Tibet, par Grenard. Paris, Armand Colin, 1904.

II. — CARTES.

ACHATS.

7 feuilles de la Carte de Cassini éditée en 1758.
Cartes d'État-Major de la Belgique au 40.000e en 72 feuilles.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

VOYAGE EN TRIPOLITAINE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Jeudi 10 Décembre 1903,

Par M. le Vicomte DE MATHUISIEULX.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESDAMES,
MESSIEURS,

Tandis que les voyageurs modernes ont sillonné le continent africain, en tous sens et dans les contrées les plus reculées, nul étranger jusqu'ici n'avait pu résider dans l'intérieur de la Tripolitaine.

Située, pour ainsi dire, à notre porte, entre l'Égypte et la Tunisie, cette contrée méditerranéenne s'est ouverte en 1901 et 1903 à une mission française, pour la première fois depuis que la piraterie barbaresque du Moyen-Age l'avait complètement séparée du vieux monde latin.

Au siècle dernier, il est vrai, les grands explorateurs du Soudan avaient traversé le vilayet ottoman, mais avec la préoccupation de problèmes plus lointains, qui précipitait leur marche ; de sorte qu'à l'exception de la zone maritime ils n'ont presque rien retrouvé des précieuses traces de l'antiquité.

La science regrettait d'autant plus une pareille lacune que les Romains, ces grands maîtres de la colonisation, ont lutté en Tripolitaine contre une nation encore plus rebelle que dans le reste de l'Afrique septentrionale et qu'ils y ont laissé les traces les plus suggestives.

Cette mission, que le Ministre de l'Instruction publique m'avait confiée, j'ai pu la mener à bonne fin, grâce à l'extrême bienveillance du Gouvernement Turc. Sans l'autorisation et la protection de la Sublime-Porte, il m'aurait été impossible de parcourir ces 1.600 kilomètres d'itinéraire qui fournissent la première documentation précise sur cette région.

Le grand centre commercial et politique de cette vaste colonie ottomane, qui s'étend jusqu'au Fezzan, est le port de Tripoli de Barbarie, point de départ de tous ceux qui affrontent l'intérieur avec les caravanes.

Je ne m'étendrai pas longuement sur cette ville, dont chacun de vous a lu au moins une description. Mais elle offre tant d'attrait pour les amateurs de pittoresque que je crois devoir vous en rappeler brièvement les principaux caractères.

Alors que toutes les autres cités maritimes de l'Afrique méditerranéenne ont transformé leur épais corset de remparts en quais rectilignes et en avenues spacieuses, celle-ci a conservé le même aspect qu'à l'époque où ses hardis forbans écumaient les mers et jetaient la terreur jusque sur les côtes de Provence, sans que la puissance de Louis XIV y pût remédier.

Quand le paquebot entre en rade et qu'on aperçoit le panorama de terrasses et de minarets, étagés entre la mer et les palmiers, le coup

d'œil est si féerique qu'on croirait aborder à une de ces villes de rêve, comme en évoquent les récits des *Mille et une Nuits*. On dirait une mosaïque blanche enchâssée entre le velours très bleu des flots et le ciel pâle, tendu comme du satin.

Mais sitôt qu'on a pénétré dans l'intérieur, par la sombre voûte de la *Marine*, l'illusion tombe. C'est un dédale de ruelles tortueuses, continuellement assombries par les arcades qui étayent les maisons basses, d'un bord à l'autre, si bien qu'on croirait marcher dans une série de puisards, par où l'on n'aperçoit le ciel qu'en levant beaucoup la tête.

Ces ruelles cependant attirent aussitôt l'attention par la foule la plus intense et la plus variée qu'on puisse voir. Nachtigal a eu raison de comparer Tripoli à un Musée ethnographique en plein air. Non seulement les races Aryennes (Turcs et Italiens), non seulement les types israélites et maltais, y foisonnent, mais on y rencontre des Arabes, des Berbères de toutes provenances, ainsi que la gamme entière des nègres du Soudan, depuis le Sénégal jusqu'au Nil.

Cette foule devient une impénétrable cohue les jours de marché ou dans certaines autres circonstances, par exemple quand les marabouts entreprennent des processions religieuses, ou quand l'arrivée d'un haut fonctionnaire amène un déploiement de troupes. Les quais de la douane ne sont plus du tout abordables à l'époque où les pèlerins des oasis intérieures viennent s'y embarquer pour le pèlerinage de la Mecque. Il est alors bien curieux de voir ces nouveaux voyageurs s'empiler dans les barques et jeter un regard terrifié vers la maison flottante qui va les emporter, et dont ils ne s'étaient fait aucune idée jusque-là.

Le plus populeux des quartiers de Tripoli est celui des Juifs. On le nomme *Hara*, mot qui ne se peut traduire que par la périphrase « La garde meurt et ne se rend pas ! » Cette épithète grossière n'est pas exagérée : on ne saurait imaginer un cloaque plus fétide !

Étouffée entre ses remparts, la ville est dominée à son extrémité orientale par une massive citadelle, dont les bâtiments sont la demeure du Vali (gouverneur-général). A l'époque de l'Indépendance, ce château difforme servait aussi de résidence à la dynastie des Karamanli, ces usurpateurs dont le souvenir fait trembler encore les Tripolitains. La famille d'Agamemnon a été une légion de chérubins en comparaison de ces Atrides modernes qui s'égorgeaient entre frères et sœurs. Il n'est pas une salle de ce château qui n'ait été ensanglantée

par un meurtre... Lorsque les ouvriers descendent dans les caves pour nettoyer les citernes, il leur arrive de distinguer dans l'ombre des squelettes qui ont conservé l'attitude convulsée de l'agonie et semblent prêts à jeter encore un cri de souffrance.

Il existe trois grandes mosquées à Tripoli. Nul Européen n'y peut pénétrer. Celui qui le tenterait, serait écharpé sur l'heure. Une de ces mosquées renferme les dépouilles du célèbre corsaire Dragut, qui fut pris par l'amiral Doria, puis rendu contre rançon à Barberousse, et périt à l'assaut de Malte.

La langue européenne la plus répandue est l'italien. Mais beaucoup de Turcs, de Maltais et d'Italiens parlent la langue française qu'ils ont apprise dans nos trois écoles : celle des Marianistes, pour les garçons ; celle des sœurs de St-Joseph de l'Apparition pour les filles ; celle de l'Alliance israélite de Paris, pour filles et garçons. C'est avec une émotion profonde que j'ai constaté le dévouement de ces modestes instituteurs qui s'efforcent de répandre notre influence avec notre langue. Catholiques ou juifs, laïques ou religieux, ces quelques Français sacrifient leur vie entière à leur tâche, sans l'espoir d'aucune récompense, même celle de revoir un jour la patrie pour laquelle ils travaillent.

Et leur mérite est d'autant plus grand, que ces braves compatriotes sont persécutés par ceux-là même auxquels ils sont confiés, par les Capucins italiens de la mission. Tandis que les représentants officiels de la maison de Savoie se tiennent dans une réserve courtoise, les moines montrent la plus violente animosité contre tout ce qui est français. A l'appui de ce que j'avance, je citerai une anecdote.

Lors de mon premier voyage, en 1901, je fus assailli par les supplications des *Padri* qui me demandaient d'obtenir des cloches. L'église possédait bien un beau clocher, plus élevé que tous les minarets, mais il était vide. J'eus la chance d'obtenir à Paris deux énormes bourdons du prix de 6.000 fr. On devine la joie des Capucins ! C'était bien joli d'avoir ces cloches, mais c'était bien désagréable de les devoir à la France. Qu'ont fait les Padri ? Ils ont acheté une misérable clochette de quelques francs et ont gravé uniformément sur les trois bronzes : « Offerts par l'Italie et la France réunies ». Ils ont même caché à leurs ouailles cette inscription tendancieuse, si bien que, deux ans après, plusieurs Tripolitains me soutinrent que le cadeau venait tout entier de l'Italie. La pauvre clochette d'ailleurs n'a pas eu de chance : comme

si elle avait eu honte du rôle qu'on lui faisait jouer, elle s'est fêlée dès le premier tintement.

La structure générale de la Tripolitaine est des plus simples. Un vaste plateau rectangulaire, dont les sommets sont à Nalout, à Misrata, à Sokna et à Rhadamès, l'occupe presque en entier, sauf une zone de terres basses qui le borde le long de la mer et que les indigènes appellent *la Djeffara.*

La population est partout très rare. Dans les basses terres, on trouve les Arabes, sédentaires dans les oasis maritimes, nomades dans les pâturages sporadiques de la Djeffara et des ouadi orientaux. Les Berbères habitent quelques districts du plateau, sur la bordure septentrionale. A ces deux races, il faut joindre les colonies israélites de Zentan et quelques familles nègres, qui ont fait souche dans le Djebel après y avoir été amenées par les caravanes séculaires.

Des nombreux juifs maltais et italiens qui habitent Tripoli, aucun ne s'aventure dans l'intérieur. Ile trafiquent avec les centres du Djebel et de Rhadamès, mais les grandes fatigues des voyages et l'insécurité du pays les retiennent à Tripoli. Un seul d'entr'eux peut se vanter de connaître la Tripolitaine, c'est le jeune Pepino, qui m'a accompagné partout. Fils de l'hôtelier maltais de Tripoli, cet intelligent collaborateur m'a rendu les plus grands services comme interprète, comme photographe et comme cuisinier. Toutes les fois que l'état de nos provisions l'a permis, il nous a confectionné des repas très acceptables, à la graisse de mouton ou au beurre de chamelle, sans jamais y mêler l'hyposulfite ou les révélateurs.

Cette pauvre Tripolitaine a été mise à toutes les sauces, dans le passé. Je veux dire par là qu'elle a passé successivement par les mains de nombreux conquérants.

Les Lybiens (ces autochtones décrits d'une si amusante manière par Hérodote et dont nous retrouvons de purs rejetons chez les Berbères du Djebel et chez les Touareg du Sahara), ont vu défiler une longue série de maîtres, depuis la plus haute antiquité. Ce sont d'abord les Phéniciens (7 ou 8 siècles avant notre ère) qui s'établirent sur le littoral et trafiquèrent avec les tribus Garamantes du Fezzan ; puis les Carthaginois, ces Phéniciens devenus indépendants, qui chassèrent leurs compatriotes ; puis les Romains, successeurs de Carthage, qui occupèrent le pays jusqu'au Fezzan et le colonisèrent pendant six

siècles consécutifs ; puis les Vandales qui interrompirent pour la première fois la prospérité du pays ; chassés par Bélisaire, ils furent remplacés par les Romains du Bas-Empire qui relevèrent en partie les ruines des Vandales ; enfin les envahisseurs arabes des IXe et XIe siècles portèrent le coup fatal à la colonie et s'y implantèrent pour le plus grand malheur de l'Afrique septentrionale ; la piraterie orientale régna à son tour, tantôt victorieuse ou vaincue dans ses luttes avec les Espagnols de Charles-Quint et les Chevaliers de Malte, qui occupèrent passagèrement Tripoli ; les Turcs, installés dès le XIVe siècle, furent dépossédés pendant 100 ans par les usurpateurs Karamanli et reprirent définitivement le vilayet en 1835.

Le littoral de la Tripolitaine, entre la grande et la petite Syrte, est bas et sablonneux. Les bas-fonds s'étendent si loin sous les flots que les navires sont obligés de passer très au large. Les plages se déroulent sans échancrure notable, sauf la rade de Tripoli. Et cette rade ellemême est un abri fort mauvais. En hiver, les paquebots sont souvent obligés de la quitter sans avoir pu débarquer ni passagers ni marchandises. Au retour de leur dernier congé, le consul anglais et sa famille ont dû revenir à Gabès après avoir aperçu les terrasses de leur demeure. Ce supplément de voyage, que les rares communications portent à 8 ou 10 journées, est des plus désagréables, surtout pour ceux qui souffrent du mal de mer.

On chercherait vainement le moindre village de pêcheurs sur ces plages. Elles sont absolument désertes. Dans la belle saison, quelques bateaux apparaissent : ils sont montés par des grecs qui se livrent à la pêche des éponges et qui cueillent leurs provisions soit avec des filets, soit avec des scaphandriers, soit par simples plongeons, suivant les profondeurs. Parfois aussi, une barque louvoie mystérieusement, puis atterrit pendant la nuit. Quelques hommes en débarquent de lourds colis. Ce sont les contrebandiers qui revendent aux Arabes des fusils modernes. Cette industrie périlleuse devrait rapporter de beaux bénéfices, car un Winchester de 25 fr. est vendu 500 fr. aux indigènes. J'ai remarqué que plusieurs cheiks possédaient des fusils Gras. Cela tient à ce que naguère la France avait cédé à la Grèce un stock de ces armes démodées. Récemment la Grèce a renouvelé son armement et les fusils Gras ont été livrés, à prix très minimes, à des entrepreneurs aventureux qui les débitent un peu partout.

Si ces plages sont désertes aujourd'hui, il n'en a pas été de même dans l'antiquité. Nous savons qu'Ulysse y trouva les hospitaliers Lotophages et que le fruit du lotus (probablement le jujubier sauvage) désaltéra si bien ses compagnons que ceux-ci eurent toutes les peines du monde à quitter leurs hôtes pour reprendre leur interminable navigation dans des coquilles de noix, où il était impossible d'emporter de sérieuses provisions d'eau et où on était exposé pendant des mois entiers à un soleil torride.

Ce littoral était à coup sûr plus hospitalier que celui des Syrtes voisines. On sait que dans ces golfes, une ligne de brisants anéantissait les navires qui y étaient jetés. Et les naufragés trouvaient, en arrière de ces récifs, des tribus sauvages qui les pillaient et les tuaient. C'est ce que l'antiquité avait personnifié dans le dragon *Lamia*, ce monstre à tête de femme, qui attirait les voyageurs dans un antre et les dévorait. Plus tard, le bon Horace en fit un Croquemitaine pour les petits Romains pas sages.

Nous savons aussi, par Strabon, qu'un siècle avant notre ère, les riverains pêchaient d'une manière très originale : au moment du reflux ils s'élançaient vers les flots et attrapaient à la course les poissons restés à sec, tandis que ceux-ci se démenaient pour rejoindre l'eau en fuite.

Les Phéniciens de Sidon avaient fondé là les trois grands *emporia* qui ont valu à toute la contrée le nom de *Tripolis*. C'étaient : Sabratha, Oea et Leptis Magna.

A Sabratha, il ne subsiste qu'un amoncellement de pierres de taille, de colonnes, d'entablements sculptés et de mosaïques, mais il s'étend sur une surface considérable qui prouve l'importance et la richesse de cet ancien port. A Oea, sur l'emplacement de la moderne Tripoli, les maisons actuelles recouvrent toute la cité antique et l'on n'y voit qu'un arc de triomphe. A Leptis Magna, les monuments restés debout sont en assez grand nombre : on y distingue les restes de thermes, de basiliques et d'aqueducs. Non loin de là, la vieille cité grecque de Cynips n'a plus que des traces de quais ; tout a été rasé par la jalouse Carthage.

Sabratha et Leptis ont une double enceinte. La première, trop considérable, avait été tracée de manière à comprendre des terrains vagues, destinés aux campements des tribus de l'intérieur qui y venaient tra-

tiquer, à l'époque des foires; la seconde, construite après le passage des Vandales, comprenait une superficie moindre, de manière à faciliter la défense.

Près d'Oea, on voit deux ruines intéressantes : la première est une tour romaine, que, selon toute vraisemblance, les Arabes ont ensuite utilisée dans la série de leurs postes à signaux qui leur permettait de transmettre les nouvelles, en quelques heures, depuis l'Égypte jusqu'au Maroc ; l'autre est un double tombeau, récemment exhumé dont l'inscription a démontré à M. Clermont-Ganneau que les femmes étaient admises dans l'importante secte païenne de Mithra, ce qu'on ignorait jusqu'à ce jour.

Entre ces grandes villes, il y avait un bon nombre de petites localités (ports ou caravansérails) dont les noms nous ont été transmis par le périple de Saylax, les itinéraires d'Antonin et les tables de Peuttinger.

En arrière de la plage, court une ligne de dunes ininterrompues qui protège le commencement de la Djeffara contre les flots, absolument comme les digues de Hollande. Seulement, ici, les *polders* intérieurs ne sont que des sables arides. Il est vrai que la nature seule a fait les frais de ces digues inutiles.

A trois ou quatre kilomètres en retrait de ces dunes, s'échelonnent une série d'oasis maritimes, quelques-unes riches avec le triple étagement des champs d'orge, des arbres fruitiers et des palmiers. C'est d'abord, en partant de la frontière tunisienne, l'oasis de Zouara, si mal famée au Moyen-Age que les Vénitiens redoutaient d'y faire escale, quoique l'eau en fût excellente. Ensuite la série des jardins qui s'étend d'Abou-Adjila à Tadjourah, avec les oasis de Zavia, Mayat, Sayat, Zenzour et la Mechya de Tripoli. Dans cette Mechya, je vous signalerai deux localités : Hammerous, peuplée de juifs agriculteurs, la seule exception de ce genre connue en Tripolitaine (les Israélites, plus travailleurs que les Arabes, y réussissent à merveille) ; ensuite Sidi-El-Hani, restes de la villa où l'usurpateur Ahmed Karamanli égorgea la garnison turque dans un guet-apens et s'empara du pouvoir pour ensanglanter le pays durant toute sa vie. La Mechya commença à se peupler, dit-on, au moment où l'amiral d'Estrées bombarda Tripoli. Napoléon lui-même songea à occuper cette oasis, pendant la campagne d'Égypte et signa un traité secret avec Yousouf Karamanli, que la puissance croissante de l'Angleterre commençait à inquiéter.

L'oasis de Zlitten fait une triste exception dans cette liste, par la méchanceté et la perfidie de ses habitants actuels, si bien que les voi-

sins n'osent pas traverser ce territoire. Contrairement à ce qui a lieu pour tout le reste de la côte, il n'y a pas un seul juif à Zlitten. Les indigènes les ont tous tués.

L'oasis de Misrata, aussi considérable que celle de Zlitten, est peuplée de très braves gens. Si quelqu'un d'entre vous y fait jamais escale, il sera reçu par un riche Arabe dont tout l'amour-propre consiste en une chambre où il a réuni le plus étrange musée. Tout y sert d'ornement. Les gravures de mode sont collées sur les placards ; sur les tables, les lampes et les phonographes s'entassent pêle-mêle avec des vases coloriés qui n'étaient pas primitivement destinés à un usage de jour. Sur les murs, les décorations et les rubans font pendant à des cordons de souliers. On boit à Misrata du champagne fabriqué en Allemagne et dont les bouteilles portent effrontément nos meilleures marques françaises.

Dans tous les chefs-lieux de ces oasis, comme dans les autres centres de l'intérieur, les Turcs ont installé des fonctionnaires. Ces Moutegarref et ces Kaïmakan, je me plais à l'affirmer, montrent beaucoup de mansuétude vis-à-vis des indigènes et j'ai vu plusieurs d'entre eux nourrir de leurs propres deniers les prisonniers arabes dont les familles se désintéressaient.

Chaque fonctionnaire est entouré d'une petite garnison militaire. Dans chacune d'elles j'ai trouvé un accueil non seulement courtois, mais chaleureux. Notre séjour était l'occasion d'agapes fraternelles. Je me souviens d'un de ces officiers qui me parlait avec émotion du passage de nos troupes dans le Bosphore, lors de la campagne de Crimée. Il était alors sous-lieutenant. Il l'est encore... et il a 77 ans !

La Djeffara, ce palier qui donne accès de la mer au plateau intérieur, est une zone aride, sauf en quelques bas-fonds où croît l'orge. Près de ces champs sporadiques se dressent les tentes des indigènes du Djebel qui viennent y faire leurs maigres récoltes. Les puits y sont creusés avec une extrême ingéniosité. Doués d'une ouïe très fine, les nomades n'ont qu'à coller l'oreille contre terre pour entendre susurrer l'eau des nappes sous-jacentes et déterminer le point où ils doivent forer.

Les silos, ou greniers souterrains, ont ici la forme de carafes : ces greniers ont un goulot si étroit qu'on n'en peut sortir sans une échelle. Une pareille forme se prête aisément aux crimes. Quelques jours avant notre passage devant l'un d'eux, on en avait extrait le cadavre d'un Arabe que son frère avait enterré vivant, pour avoir plus vite son héritage.

Pauvre en flore, la Djeffara est pauvre en faune. Seuls les insectes et les serpents y habitent, entr'autres le céraste (ou vipère à corne) et le cobra-copel. Ce dernier trahit sa présence par une vague odeur de melon. Quand vous sentez, sous votre tente, un relent de Cantaloup, il faut en sortir bien vite, sans toutefois faire de mouvements brusques, qui détermineraient l'horrible bête à sauter sur vous.

Il y a toujours, dans cette région, quelques bandes de pillards à l'affût d'un campement ou d'une caravane mal gardés Nous en avons eu raison avec quelques coups de fusils. La Djeffara ne renferme aucune trace de l'occupation romaine, preuve qu'elle était autrefois, comme aujourd'hui, presque absolument stérile.

La Djeffara franchie, on se heurte à une falaise verticale, haute de 300 mètres, qui se déroule sur presque toute la largeur du vilayet. Ce mur gigantesque produit l'effet le plus saisissant à cause de ses strates horizontales, de gypse et de calcaires, qui le rayent comme un papier à musique. Au pied de cette falaise, les pierres éboulées forment une zone difficile pour la marche, traversée par les sillons des ouadis des hautes terres, qui meurent un peu plus loin, dans une série de champs d'orge. C'est à tort que les géographes ont tracé des cours d'eau dans toute la Djeffara. Il n'en existe pas. Les torrents disparaissent après deux ou trois kilomètres de parcours dans la plaine. Encore n'ont-ils ce peu d'eau que pendant le court hiver.

Il s'en faut que la puissante muraille de la falaise, cette brusque bordure septentrionale du plateau tripolitain, soit ininterrompue. Ouverte en de nombreuses et vastes échancrures, elle laisse apercevoir en arrière un superbe dédale de ravins encaissés, d'éperons hardis, qui donnent à cette région déchiquetée l'apparence de montagnes, si bien que les indigènes eux-mêmes l'ont désignée sous les noms de Djebel Nefousa et de Djebel Gariana. En réalité, il n'y a aucune chaîne de montagnes en Tripolitaine, il n'y en a que l'apparence. Quand on gravit ce chaos de vallées et de pitons, on croit escalader l'Himalaya, alors qu'on s'élève à peine à 700 m. au-dessus de la mer. On ne fait qu'escalader la partie ravinée du gradin qui conduit aux Hautes-Terres, au T'ahar. Après cette zone déchiquetée, cette bordure vermoulue de la grande table, épaisse de 10 à 12 kilomètres, on se trouve sur la vaste terrasse, qui s'étale en surfaces planes, à perte de vue vers le Sud.

On ne saurait rien imaginer de plus pittoresque que les Nefousa, où

les villages s'accrochent aux flancs de rochers isolés et sont dominés par de puissantes citadelles. Ces châteaux-forts n'ont pas une seule assise de pierre. Ils sont sculptés à même le roc, aussi bien pour les parois extérieures que pour les ruelles intérieures. Ces ruelles sont si étroites et si profondes qu'en dehors des approches de midi la plus grande obscurité y règne. Un homme n'y peut passer qu'en obliquant les épaules. Leurs parois ressemblent à des pigeonniers, à cause des trous réguliers dont elles sont percées. Chacun de ces trous est l'ouverture d'un magasin, où les familles du village viennent abriter leurs richesses alimentaires, comme aux temps des guerres. Quotidiennement les ménagères y puisent la ration nécessaire aux repas des 24 heures suivantes.

Le Djebel Nefousa est peuplé par des tribus de Berbères purs, bien faciles à distinguer par leur tête large et carrée, par leur corps trapu et agile, par la vivacité du regard, par les burnous bruns des hommes et les châles bleus des femmes. Ces Berbères ont résisté vigoureusement pendant dix siècles aux assauts des Arabes et maintenant encore ils n'admettent aucun mélange avec les conquérants. On ne citerait pas un seul mariage avec les races étrangères. Parmi eux on trouve des types blonds aux yeux bleus (comme en Kabylie et comme au Maroc), dont la provenance n'a pas encore été expliquée.

Un grand esprit d'indépendance règne parmi ces Nefousiens. Ils ne se révoltent plus, mais ils espèrent toujours reconquérir leur liberté politique. Chaque soir, ils se réunissent en de longues veillées pour se raconter les exploits des ancêtres et ces réunions se terminent généralement par des chants patriotiques. C'est le nom de l'héroïque Rouma qui revient le plus souvent sur leurs lèvres, Rouma qui fit aux Turcs une résistance si acharnée, vers 1850. Il reprit la citadelle d'Yffren en affamant la nouvelle garnison ottomane. Il était si adroit au tir, que, dans les combats, tandis que son serviteur nègre rechargeait son deuxième fusil à pierre, il désignait à ses compagnons celui des ennemis qu'il allait abattre... et ne ratait jamais son coup.

Les Berbères du Nefousa ont été chrétiens, à l'époque byzantine, comme le prouvent des vestiges de basiliques et des restes de légendes. Ils sont aujourd'hui musulmans, mais d'une secte spéciale, étroitement apparentée à celle de nos M'zab d'Algérie. On dit que leur pontife réside dans l'Oman.

Ces tribus, tout à fait isolées, ne sont pas illettrées. Elles possèdent dans leurs mosquées des livres écrits en caractères arabes, mais en

dialecte berbère (le tafineg des Touareg). J'ai tout essayé pour acquérir un de ces volumes, qui seraient si précieux pour la résolution d'importants problèmes historiques. Aucun de ces fidèles n'a voulu commettre le sacrilège de vendre ces documents à un Roumi.

Fanatiques, ils ne fument pas et ne boivent pas de thé, parce que ce serait un péché mortel.

On sait que, depuis quelques années, le thé supplante le café en Afrique. C'est une mode importée par le Maroc.

Le fanatisme n'est pas d'ailleurs une spécialité des Berbères. En Tripolitaine, tous les Arabes professent une haine profonde pour les chrétiens. Cette haine est momentanément assoupie, parce qu'elle n'a aucune occasion de se manifester; mais j'ai été témoin, moi-même, de son intensité. Un soir que nous revenions d'un pic-nic organisé par les familles consulaires à l'occasion de mon passage à Tripoli, un forcené se jeta, le poignard à la main, sur l'une des voitures où se trouvaient quatre dames. La lame effleura la poitrine de la jeune comtesse Mancinelli et le crime eût été accompli, si, par miracle, l'assassin n'avait été renversé par les roues de la voiture. Nous liâmes le misérable et nous le jetâmes au fond d'un des véhicules. Durant tout le trajet il ne cessa de nous agoniser d'injures et de proférer les plus terribles menaces contre les Roumi. Je m'empresse d'ajouter que l'autorité ottomane se montra très contrariée de cet événement et condamna le criminel aux travaux forcés.

Le caractère essentiellement distinctif des Berbères du Nefousa, c'est l'amour de la vengeance. Les vendette y ensanglantent les familles comme dans notre ancienne Corse. On m'a montré un jeune homme qui, à l'âge de dix ans, avait tué le meurtrier de son père. Il arrive qu'une mère va supplier les autorités de condamner à mort son fils coupable, afin d'arrêter les interminables vengeances qui suivraient.

La première bourgade, à partir de la frontière tunisienne, est celle de Nalout. Deux ans avant moi, trois déserteurs de nos troupes d'Afrique y sont arrivés. Ils appartenaient à la légion étrangère et n'étaient pas Français. On donna quelques secours à ces malheureux, déguenillés et affamés, pour continuer leur route; nul ne sait ce qu'ils sont devenus.

Depuis trois siècles, la famille des Barounha jouit à Nalout de la plus grande influence. J'ai passé toute une soirée avec le représentant actuel de cette famille, le cadi El-Barounha. Il s'intéressait fort à nos découvertes modernes, présentées sous forme amusante : le télégraphe,

le téléphone, le phonographe, etc. Il restait ahuri quand je lui comparais la vitesse de nos chemins de fer avec la lenteur des caravanes et quand je calculais qu'un de nos *Rapides* mettrait 12 heures à franchir l'espace entre Tripoli et le Fezzan, alors que les chameaux y emploient 28 jours. Je lui citai aussi les noms du roi d'Angleterre, du tzar de Russie, de l'empereur d'Allemagne. Il ne les connaissait pas et sans cesse il en revenait à me parler d'un certain Mechain, pour lequel il paraissait professer une profonde admiration. Mechain ? Mechain ? Quel pouvait être ce Mechain ? Je finis par découvrir qu'il s'agissait du colonel Marchand. Ainsi dans cette région perdue, où les noms des plus grands souverains d'Europe ne sont jamais parvenus, la glorieuse renommée de notre compatriote, qui est né dans un modeste village du département de l'Ain, était parfaitement connue !

La forteresse de Djado commande l'échancrure par où passe la route de Rhadamès à la côte. Sept importantes bourgades s'étalent sur la bordure du ravin.

Zentan est peuplé par une colonie juive qui remonte à la plus haute antiquité et qui fait là bon ménage avec les Berbères.

La citadelle d'Yffren a été détruite. Elle est remplacée par un fort moderne, très massif, qui porte, comme l'ancienne bâtisse, le nom de Kasr-el-Djebel, *le Château de la Montagne*. Les habitations de cette localité sont infestées d'une faune minuscule, horriblement désagréable pendant la nuit. C'est par bataillons serrés que ces insectes manœuvrent dans les lits et sur les murs, sans que les chasses les plus opiniâtres en viennent à bout. Puisqu'on donne à certaines villes des épithètes qui en rappellent la qualité principale (telle que Mantes-la-Jolie ou Fontenay-aux-Roses), je propose aux géographes d'inscrire sur leur carte : Yffren-les-Punaises....

Les Berbères, beaucoup plus travailleurs que les Arabes, ont créé dans les Djebel une série d'irrigations très ingénieuses. Le moindre lopin cultivable est protégé par des murs de soutènement. Aussi, dans les parties élevées de cette zone, voit-on de beaux oliviers, très anciens, qui donnent une huile rance (probablement parce que les indigènes ne savent pas la fabriquer). A ces vieux oliviers, se mêlent de jeunes figuiers, plantés en quinconce, dont la floraison exhale d'esquisses senteurs dans la fraîcheur du matin. Dans les parties basses, les oasis ombragent les débouchés des ouadi, mêlés à quelques champs d'orge, à quelques vignes. On y trouve aussi le safran et le henné. Ainsi la belle couleur dont se parent certaines chevelures et l'arôme qui

agrémente les bouillabaisses marseillaises viennent aussi de cette région.

Le Gariana, qui fait suite au Nefousa, a le même aspect, mais il est habité par des Berbères moins purs, assez fortement mêlés de sang arabe. Les indigènes y sont presque tous troglodytes. A Gariana même, leurs habitations souterraines ne ressemblent pas à celles de leurs congénères du reste de l'Afrique. Au lieu de profiter des parois verticales des ravins pour y percer l'entrée de leurs demeures, ils choisissent les surfaces les plus horizontales du plateau. Là, ils creusent un puisard carré, profond de 7 à 8 mètres, et c'est au fond de cette cour que s'ouvrent les portes de leurs habitations. Dans les chambres on retrouve la même disposition, les mêmes sculptures, les mêmes ustensiles de ménage qu'au temps d'Hérodote. Les Troglodytes s'obstinent à gîter sous terre parce qu'ils y sont protégés de la chaleur du jour, du froid de la nuit, et surtout des vents très violents qui soufflent en permanence dans cette contrée. On accède aux chambres par un couloir en spirale qui s'ouvre à 30 ou 40 mètres du puisard. Non seulement les hommes, mais le bétail (moutons et chameaux) descendent par ce boyau dont la pente rapide vous entraîne au trot au fond de la cour. A côté des étables, sont pratiqués des greniers. Chaque puisard est un vrai village, mais un village en creux, au lieu d'être en relief comme les nôtres.

Le Gariana projette au Nord un plateau intermédiaire, le *Tarhouna*. C'est une terrasse couverte d'alfa. Naguère les indigènes n'employaient cette herbe drue que pour la sparterie et pour la nourriture du bétail, dans les périodes de disette. Aujourd'hui l'alfa est devenue une importante industrie. Transportée par lourdes charges, à dos de chameaux, dans les ports du littoral (Tripoli, Khoms, Misrata), elle est comprimée dans des usines, comme nos foins militaires, puis expédiée en Angleterre, où elle alimente les fabriques de papier.

Le Tarhouna possède des traces de puissants barrages romains, qui captaient les eaux des avalanches dans les ouadi, pour les répandre au fur et à mesure des besoins dans les champs en contre-bas. Il possède aussi de nombreux vestiges de bourgades anciennes, dans lesquelles se dressent partout des monuments très curieux. Ces monuments, tous semblables, consistent en deux monolithes plantés verticalement et couronnés par une troisième pierre horizontale qui relie leur extrémité supérieure. Ce ne pouvaient être des portes, puisque l'espace qui sépare les montants ne dépasse pas 40 centimètres. Le voyageur alle-

mand Barth avait affirmé que ces monuments étaient des autels pour sacrifices humains et il avait même cru reconnaître, tout autour, des dalles cannelées pour l'écoulement du sang. Or, nous avons constaté — et avant nous MM. Cagnat et Saladin avaient démontré pour les vestiges similaires de la Tunisie—que c'étaient là de vulgaires pressoirs à huile, des *Torcular*, comme les appelaient les Romains.

Les Berbères des Djebel paient l'impôt comme les Arabes, mais suivant une capitation spéciale où l'homme est assimilé à 50 palmiers, à 25 moutons ou à 1 chameau. Ici un homme ou un chameau c'est la même chose, absolument comme pour nos aimables cochers parisiens.

Tous les centres des Djebel sont reliés par un service de courriers hebdomadaires qui partent de Tripoli et cheminent de jour et de nuit. On se demande comment ces pauvres diables ne périssent pas dans les innombrables précipices, au milieu de tant d'obscurité et de tant de vent.

On m'a souvent demandé si l'esclavage existait encore en Tripolitaine. Je puis répondre carrément : non. Partout où j'ai rencontré des nègres, ils étaient libres, les uns par naissance, les autres par décret des fonctionnaires turcs qui les avaient arrachés aux traitants arabes.

Le grand plateau tripolitain, ou T'ahar, s'incline doucement vers le Sud. La pente commence dès la bordure septentrionale, de sorte que la ligne de partage des eaux entre le versant Sud et celui de la mer se trouve à la naissance même de la zone déchiquetée. C'est là que nous croyons avoir retrouvé la route de Tacapé (Gabès) à Leptis Magna, telle que l'indique l'itinéraire d'Antonin.

Le T'ahar est, à peu près partout, un désert de sable et de roches effritées. En s'enfonçant au Sud du Nefousa, on ne trouve plus même aucune ruine. Les vestiges de l'antiquité n'apparaissent qu'au Sud du Gariana, et ce ne sont plus les traces d'une occupation effective, mais seulement des lieux d'étapes qui jalonnaient des voies de pénétration vers le Fezzan.

Nous avons eu la chance de découvrir une de ces voies : elle est jalonnée par les ruines de Djendouba, d'Elmdina Ragda et de Skiffa. A Djendouba, une belle basilique byzantine vient d'être exhumée par les indigènes qui vont la transformer en mosquée. Elmina Ragda (la ville dormante), est un vaste carré de murs en pierre de taille, où les revenants viennent par milliers se promener la nuit, au dire des cara-

vaniers. Skiffa est un fortin aménagé pour soutenir un assez long siège, avec sa citerne et ses magasins à provisions.

L'unique point habité du centre du plateau est Mizda. A voir ce nom inscrit en grosses lettres sur certaines cartes, on croirait que c'est une ville. Mizda est un très modeste hameau, renfermant à peine 3 ou 400 habitants parmi ses rares palmiers. Les Turcs entretiennent une compagnie dans ce poste avancé, qui végète tristement au milieu du ravin desséché du ouadi Sofledjm.

Le village n'existerait même plus depuis longtemps, sans le couvent que les Senoussi y ont installé.

Cette résidence est la terreur de la garnison tripolitaine, d'abord parce qu'elle est très fiévreuse, ensuite parce qu'elle n'a aucune communication régulière avec le reste du vilayet. On n'y reçoit des lettres et des provisions qu'au hasard des caravanes de passage. Et ces caravanes ne sont pas fréquentes. Mizda se trouve bien sur une de leurs routes vers le Soudan, mais sur la moins employée de toutes.

De Tripoli, trois pistes caravanières partent pour l'intérieur : l'une par Djado, se dirige sur Rhadamès et Rhat ; l'autre par Gariana et Mizda aboutit au Fezzan ; la troisième, par Orfella et Sokna, rejoint la précédente à Mourzouk et toutes deux conduisent au Tchad. Je ne citerai ici que pour mémoire la piste de Benghasi au Ouadaï, qui se trouve en dehors des territoires de la mission (cette dernière route d'ailleurs est de plus en plus abandonnée par les Ouadaïens qui donnent la préférence au chemin de fer du Nil).

Toutes les caravanes soudanaises qui relient le Tchad à la Méditerranée, sont exclusivement tripolitaines. Pas un seul chameau n'aboutit à notre port de Gabès.

L'organisation de ces caravanes inspirée par une expérience séculaire est remarquable. Chaque convoi est confié à l'un des sept ou huit grands conducteurs réputés pour leur adresse et leur énergie ; car il faut être bon diplomate et chef intrépide pour déjouer les continuelles embuches des Touareg. Il est convenu que le commanditaire, qui a fourni les marchandises, partagera les bénéfices avec le caravanier. Celui-ci loue des chameliers pour la traversée du désert, moyennant une somme de 30 francs pour tout ce voyage de trois mois. Cela fait environ six sous par jour avec lesquels le chamelier devra pourvoir à sa nourriture et à celle de ses bêtes. Arrivé au Soudan, le caravanier licencie ses chameliers qui se louent à un autre convoi, en instance de

retour vers la côte. Il s'installe successivement dans tous les grands centres du Bornou, du Sokoto, du Kanem et du Baghirmi, jusqu'à ce qu'il ait écoulé ses marchandises d'importation. Cela dure un ou deux ans. Puis, il achète des produits soudanais et revient à Tripoli avec un convoi organisé comme le premier.

La probité de ces trafiquants du désert est notoire. Si un de leurs prédécesseurs a abandonné dans les sables toute sa cargaison, à la suite d'un sinistre qui a tué les animaux, personne ne touche aux ballots en détresse et ce prédécesseur retrouvera tout son bien intact, quand il reviendra avec de nouveaux chameaux..... à moins que les Touareg n'aient découvert le dépôt.

Les marchandises importées sont des cotonnades anglaises, des sucres et de la quincaillerie. Au retour, les convois rapportent de l'ivoire, des peaux tannées et des plumes d'autruche.

L'ivoire est en baisse sur ce parcours ; il commence à prendre la route de Khartoum.

Les peaux tannées constituent le véritable avenir du trafic transsaharien : ce produit se dirige de Tripoli sur les États-Unis d'Amérique.

Les plumes d'autruche aboutissent toutes à Paris. Jadis les plumes de Tripolitaine jouissaient de la plus grande faveur. Aujourd'hui on préfère à ces plumes *mortes* (c'est-à-dire arrachées à des autruches tuées à la chasse), les plumes *vivantes* du Cap (prises sur les autruches domestiquées de l'Afrique méridionale). Ces dernières ont leur marché exclusif à Londres. Plus fournies et moins abîmées que celles du Soudan, elles finiront par détrôner toutes les autres. Déjà certains commanditaires de Tripoli, qui ont tous des représentants à Paris, se fournissent en Angleterre pour notre marché français.

Les plumes d'autruche se divisent en deux grandes catégories : les *mâles* et les *femelles*. Chacune de ces deux catégories comprend les plumes blanches et les plumes noires. Les noires sont très inférieures, de sorte que si l'on veut un beau spécimen de cette couleur, le mieux est de prendre une plume blanche et de la faire teindre. Enfin, il existe un grand nombre de qualités et de sous-qualités dans chacune des précédentes catégories : Première France, deuxième France, Bayocco, Queue d'hirondelle, etc., etc. Il faut être du métier pour les pouvoir citer toutes.

Le plateau tripolitain est strié par un grand nombre de ravins parallèles. Sa ligne de plus grande pente dirigée du Nord au Sud, n'a eu aucune influence sur l'orientation des eaux anciennes qui ont creusé

les thalweg des ouadi. Celles-ci ont préféré la ligne de moins grande pente, celle qui incline aussi le plateau vers l'Orient, mais suivant une descente deux fois plus douce. Ce phénomène est dû à ce que le T'ahar est hérissé de petites falaises courant de l'Ouest à l'Est, parallèlement à la grande falaise septentrionale. Les eaux anciennes sont venues se butter contre ces digues et ont frôlé leur base jusqu'à la grande Syrte.

Tels sont : le O. Soffedjin, le O. Zemzem, le O. Nefed, le O. Merdoum, le O. Sassou.

Ces ouadi forment d'immenses *cañons*, sans le moindre filet d'eau. Les orages des Djebel s'enfouissent aussitôt dans le sol sablonneux et calcaire, mais les nappes souterraines continuent à couler sous le thalweg des ouadi, de sorte qu'en y forant des puits, on trouve toujours de l'eau.

Les campements que l'on rencontre dans la partie orientale du vilayet se trouvent tous dans les fonds de ces ouadis. Et (coïncidence digne de remarque), c'est sur les bords de ces ouadis que gisent exclusivement tous les vestiges de la colonisation ancienne : castella, fermes fortifiées, bourgades, mausolées. Il n'en existe nulle part ailleurs. Les espaces intermédiaires, déserts entièrement pierreux, ne sont pas et n'ont jamais été occupés. On peut dire que les Romains, aussi bien que les indigènes actuels, n'ont été ici que des *jardiniers de corridors*. Mais comme ces ouadis sont nombreux, qu'ils se déroulent sur de longs parcours et qu'ils atteignent parfois des largeurs de 10 à 12 kilomètres, la surface totale représente des proportions assez considérables.

Le plus important de ces cañons est le Soffedjin qui traverse tout le vilayet. Dans ce ravin, les premiers campements apparaissent en aval de Mizda, en même temps que les premières ruines romaines. Ce sont : Ometella, Ngassa, Eremta, Tininaye, Mahadoula et Argous.

Le lit du Soffedjin est infesté d'énormes serpents boas. Je crois même qu'il tire son nom de cette désagréable faune (Soff-ed-Djinn, vallée des Diables). Le fils d'un des cheiks qui nous reçut dans le douar de Mahadoula a été tué, l'an dernier, par un de ces serpents. Ses compagnons étaient bien accourus à son secours et avaient assommé le reptile, mais le jeune homme était déjà mort, étouffé par l'étreinte de l'animal ou asphyxié par son haleine. Les boas s'attaquent de préférence aux moutons. Il n'est pas rare de trouver des touffes de laine accrochées aux buissons ; ce sont là les restes d'un combat entre un serpent et sa

victime. L'ennemi le plus redoutable de ces pytons est un petit animal, ordinairement très doux et considéré comme l'ami de l'homme : le caméléon. D'après les indigènes, le caméléon monte à une branche ou sur un rocher, dès qu'il aperçoit le serpent. Il le laisse approcher au-dessous de lui et, tandis que le reptile ouvre sa gueule, il lui injecte un filet de salive gluante qui étouffe l'agresseur.

La partie orientale du plateau a pour centre principal Orfella, qui se compose de six bourgades échelonnées sur les berges d'un profond ouadi, le Beni-Oullid.

Tout a la couleur de chair dans ce désert, la terre, la roche, les maisons, les insectes. C'est la patrie par excellence des scorpions. On en trouve sous chaque pierre. La nuit, ils tombent de la toiture sur les dormeurs. Pour avoir laissé mon manteau à terre pendant quelques minutes, j'y trouvai trois de ces insectes en le relevant. Les indigènes affirment que ces scorpions ne sont pas venimeux ; je ne m'y fierais pas. Peut-être ces indigènes ont-ils été inoculés par atavisme et les blessures sont-elles moins dangereuses pour eux. J'ai cependant vu l'un d'eux mourir dans d'horribles souffrances deux heures après avoir été piqué.

A Orfella, je fus témoin d'un divorce. Oh ! la cérémonie est bien simple.... Le mari, qui seul a droit d'en prendre l'initiative, n'a qu'à prononcer la phrase sacramentelle : « Je te laisse » et tout est dit. Plusieurs cas sont prévus pour légitimer ces ruptures : l'impiété de l'épouse, sa stérilité, ou bien une haleine désagréable. Mais au fond ces cas ne sont que des prétextes pour casser des unions, quelquefois vieilles de dix ou quinze ans, et satisfaire le désir éprouvé par l'homme de rajeunir son foyer.

Dans ce même Orfella un incident faillit compromettre la poursuite de nos travaux. Comme on ne pouvait plus nous donner d'escorte pour une région où les soldats n'auraient pas trouvé à se ravitailler, et comme il n'existait aucun guide capable de nous conduire dans ces déserts inconnus, nos gens se prirent de peur. Je ne sais, dans quelle intention, les indigènes racontèrent à nos compagnons qu'ils allaient affronter une mort certaine, dans ces solitudes où ils trouveraient des légions de serpents chevelus et des hordes de Touareg féroces. Ainsi la partie la plus fructueuse de notre mission allait nous échapper. Les ruines de Ghirza, dont on nous parlait avec admiration, allaient nous manquer ! Je dus employer la menace et braquer mon revolver sur les récalcitrants. Grâce à ce procédé, si regrettable en toute autre

circonstance, je n'eus plus à éprouver d'hostilité chez mes compagnons. Et nous nous mîmes en route, sinon avec une grande confiance réciproque, du moins avec une résignation complète.

Mais quelle région nous eûmes à franchir durant 10 journées! Je conseille à tous ceux qui aiment leurs aises de ne jamais tenter un pareil voyage. C'est un désert affreux, couvert d'énormes pierres. Les traces de nos pauvres bêtes se pouvaient suivre aux gouttes de sang que les pieds et les jambes laissaient sur les roches effritées. Les cavaliers devaient cheminer à pied, éreintés, étouffés par la réverbération du soleil contre les pierres. Pas un être vivant! Pas une herbe! De quoi peuvent vivre là les gazelles que nous voyons s'enfuir à l'horizon? Cette partie de la Tripolitaine est un affreux Sahara, dont je ne me suis pas du tout soucié de me faire déclarer Empereur....

Pour comble de malheur, nous y fûmes assaillis par une tempête de sable, si violente, que plusieurs de nos hommes (quoiqu'ils eussent traversé plusieurs fois le Sahara tout entier), m'ont déclaré n'en avoir jamais vu de pareille. Les myriades de grains de sable, projetés avec une force inouïe, nous piquaient la peau comme autant d'aiguilles. Le dos tourné au vent, nous n'en étions pas moins asphyxiés. Et cela dura 12 heures, toute la nuit et une partie de la matinée suivante. Quand le calme revint, nous trouvâmes le campement dispersé en tous sens et nos animaux à la débandade. L'un des chevaux était mort ; un autre n'en valait guère mieux et succomba quelques heures après. Nous avions du sable partout, dans les yeux, dans le nez, dans la bouche, et jusqu'au fond de nos cantines fermées. Je ne sais plus pour quelle raison, j'eus à ouvrir mon porte-monnaie : il était plein de sable.... il y en avait plus que d'argent.

Le jour suivant nous étions complètement égarés. La situation devenait très critique. Que faire? Nos bêtes n'avaient ni bu ni mangé depuis 48 heures. Nous mêmes nous en étions à nos dernières provisions. Il était impossible de revenir à Orfella, dont nous étions séparés par 8 journées de marche. Et nous n'avions pas la moindre idée de ce que nous allions trouver devant nous, en continuant.

Tandis que, découragés, nos gens dressaient le campement du soir, une vive alerte se produisit. Dans le crépuscule, on venait d'apercevoir des hommes armés.... Aussitôt le vaillant Pepino se jette sur sa carabine, abandonnant une omelette dont il venait de commencer la confection. Je fais prendre à mon personnel les dispositions nécessaires à une éventualité fâcheuse, mais j'ordonne à Pepino de continuer son

omelette. Songez donc ! C'étaient nos derniers œufs ! S'ils allaient nous manquer ! Je voudrais bien que vous puissiez vous représenter le jeune Maltais, secouant d'une main sa poèle et de l'autre brandissant sa carabine.....

Tout s'expliqua. Nous avions affaire à des caravaniers qui charriaient du sel entre Seurt et le Nefousa. Ils avaient eu aussi peur que nos gens. Nous fraternisâmes et le chef partagea notre omelette. Celle-ci était merveilleusement réussie. Jamais Pepino n'en avait fait de pareilles. Elle était à faire se damner de jalousie la célèbre Mme Poulard, du Mont Saint-Michel.

Ces caravaniers nous apprirent que nous étions à quelques heures d'un campement isolé, auquel nous courûmes le lendemain. Le cheik de ce douar nous ravitailla et s'offrit à nous conduire aux ruines de Ghirza. Nous étions sauvés, ce qui était déjà quelque chose, mais, ce qui valait mieux encore, nous allions enfin pouvoir remplir notre tâche jusqu'au bout.

Les ruines de Ghirza sont, non seulement curieuses, mais importantes pour l'histoire. Ce n'est pas mon avis que je vous donne, il serait trop négligeable. C'est celui de nos savants, parmi lesquels je me permettrai de citer mon maître vénéré, M. Cagnat, qui, vous le savez, est un des membres les plus éminents de l'Institut.

Ces ruines, situées au débouché du ouadi Ghirza dans le ouadi Zemzem, se composent de trois groupes : les vestiges d'une grande cité avec de hautes tours et des bâtiments colossaux ; une nécropole, que j'appelle suburbaine, parce qu'elle est contre la ville ; une autre nécropole que j'appelle foraine, parce qu'elle est à 3 kil. de là, sur la rive opposée du ouadi.

Les mausolées de ces deux nécropoles affectent la forme de temples, richement ornés. Leur style est des plus étranges. Romains sans doute par l'architecture générale, ils trahissent des influences étrangères, quelque chose d'Égyptien et d'Assyrien à la fois. Les frises, les hauts-reliefs, les bas-reliefs, montrent des sculptures extrêmement instructives. On y constate toute la vie matérielle de l'époque : des femmes allaitant leurs nourrissons, des gladiateurs bizarrement armés, des chasseurs poursuivant la gazelle, la girafe, l'autruche, le lion ; des agriculteurs cueillant le raisin ou dirigeant des charrues attelées à des chameaux. Ainsi le chameau existait déjà en Afrique, à cette époque, qui semble être le IVe ou le Ve siècle de notre ère, alors qu'on le

croyait généralement introduit au IX[e] siècle seulement, avec l'invasion arabe.

Un de ces mausolées affecte la forme d'un obélisque très élancé. Il est couronné d'un superbe chapiteau. Cette forme, du moins dans des dimensions aussi grêles, semble spéciale à cette partie de l'Afrique. On retrouve, en bon nombre, ces aiguilles (ces Msellat, disent les Arabes) dans les ouadis du Taorgha.

Il est à remarquer que ces monuments sont dans un état de conservation relativement satisfaisant, les nomades n'éprouvant aucun besoin de les détruire pour en tirer les matériaux de leurs habitations mobiles. Le contraire a lieu dans les Djebel. Mais, sur chacun de ces monuments, deux ou trois pierres ont été descellées par les chercheurs de trésor. Une légende veut en effet que les anciens tombeaux des Roumis renferment des pièces d'or et des bijoux. Cette réputation vient de ce qu'on a trouvé quelquefois dans ces mausolées des pièces de monnaie et des joyaux.

Presque chacune des pierres de taille est ornée du totem gravé par les pâtres pour rappeler leur nom à ces solitudes.

Ainsi, bien avant M. Dufayel, les nomades avaient imaginé d'employer les surfaces verticales à vanter leurs produits. Et nous-mêmes, bien qu'aucun Européen ne doive probablement de longtemps, mettre les pieds jusque-là, nous n'avons pas hésité à graver sur l'un de ces monuments cette réclame : « Mission française, 1903 ».

Dans le Taorgha, les ouadis sont très peu profondément creusés. Certains d'entre eux ne se distinguent de la plaine qu'aux rubans de champs d'orge qui en tapissent le fond. Là, la population est plus dense. Elle est remarquable d'aménité et de bienveillance. Chaque soir, les chefs de campement venaient s'asseoir à l'entrée de ma tente, pour m'honorer de leur compagnie. Comme tout Roumi est médecin aux yeux des Arabes, ils me demandaient des remèdes contre les maladies de la région : l'ophtalmie purulente, due aux vents de sable, et qui dégénère fréquemment en cécité ; la pleurésie, occasionnée par les brusques sautes entre la chaleur du jour et la fraîcheur de la nuit. En échange ils me donnèrent un remède contre le mal de dents. Il consiste à faire chauffer à blanc une pierre à fusil, à la tremper dans un peu d'eau fraîche ; puis, quand cette eau s'est attiédie, à la promener sur les dents malades. Pepino, qui souffrait de violentes névralgies, en a essayé et s'est déclaré subitement soulagé.

L'un de mes clients poussa un peu loin la confiance en mes qualités

médicales. Il m'amena 4 ou 5 jeunes femmes et me demanda de leur donner un breuvage pour qu'elles eussent des enfants du sexe masculin, le seul qui compte en pays arabe. Si je lui avais expliqué que la science n'a pas encore atteint ce degré de prévoyance, il ne m'aurait pas cru. Il aurait pensé que le Roumi était bien peu complaisant. Je confectionnai donc quelques verres d'eau sucrée et je les donnai aux jeunes épouses, qui les absorbèrent religieusement. Celles qui auront, cette année, des petits garçons, l'attribueront à la vertu de mon breuvage. Les autres croiront ce qu'elles pourront.

De tout ce que nous venons de voir ensemble, il résulte que les parties habitées actuellement dans la Tripolitaine correspondent exactement à celles qui ont été exploitées dans l'antiquité, et qu'elles se réduisent à trois étroites zones, comprenant à peine la millième partie de la superficie totale.

C'est d'abord la série des oasis maritimes avec les vestiges de ports phénico-romains. Ensuite la zone déchiquetée de Djebel (la bordure septentrionale du grand plateau) peuplée de Berbères, couverte d'oliviers et de figuiers dans sa partie haute, avec la série des étapes de la route de Gabès à Leptis. Enfin, les thalwegs des ouadis transversaux, dans leur extrémité orientale, avec les campements de nomades arabes, les champs d'orge et les traces nombreuses de bourgades romaines de l'antiquité.

En dehors de ces trois zones, il n'y a rien et il n'y a rien eu dans le passé, sauf les voies de pénétration vers le Fezzan.

En terminant, je dois un tribut de reconnaissance à nos compagnons, qui, tous m'ont secondé avec dévouement. Oublions la petite aventure d'Orfella, pour ne nous souvenir que des grands services qu'ils m'ont rendus avec zèle, non seulement au point de vue matériel, mais encore dans la récolte des échantillons géologiques et d'histoire naturelle, dans les observations météorologiques et géographiques. J'ai eu la grande consolation de les ramener tous à Tripoli, épuisés de fatigue, mais sains et saufs.

Il me reste aussi à vous remercier, Mesdames, Messieurs, de l'attention si bienveillante que vous avez bien voulu me prêter, et dont je me sens très honoré.

AU JAPON

IMPRESSIONS ET SILHOUETTES

Par Eugène GALLOIS,
Chargé de Mission.

Il était un coin de notre planète (laquelle j'aurai bientôt parcourue en tous sens), qui depuis des années m'attirait ; je l'avais déjà à diverses reprises compris dans mes itinéraires, mais j'avais dû aussi pour divers motifs l'en exclure et remettre à plus tard la visite de ce pays. Ayant fait déjà parler de lui, il est maintenant l'objet de l'attention universelle par l'audace avec laquelle il n'a pas craint de se mesurer avec un puissant rival, surpris peut-être un peu d'une aussi brusque attaque ; ce pays on le nomme comme on le sait, le Japon.

Ce n'est pas ici le lieu de discuter la question, de supputer les chances de succès des adversaires ; ce que je désire seulement, c'est, encore une fois, communiquer des impressions de choses vues, vécues ; et j'ai considéré que l'intérêt d'une promenade au Japon était double dans les circonstances présentes, d'autant plus que, contrairement à ce qu'il me semblait que l'on était porté généralement à croire en France, rien ne devait inquiéter le touriste étranger. Comme j'ai pu m'en rendre compte, il était et est encore l'objet parfois d'une certaine surveillance, discrète, du moins à mon égard, bien que j'aie eu presque toujours sur moi album et appareil photographique ; cet étranger éveille souvent la curiosité populaire. Mais, n'en est-il pas de même chez nous à la vue d'un individu portant un costume différent du nôtre et à plus forte raison quand il présente les caractères extérieurs d'une autre race. Dans tous les pays, ce sont les enfants qui donnent les plus évidents témoignages de surprise, et après eux, les femmes. Au Japon, il en va de même, mais ces bébés, grands et petits, vraies poupées japonaises, avec leurs yeux fendus en amande et

leurs robes (kimonos), d'amusantes couleurs, ne sont généralement pas farouches, et de même souvent les femmes (mousmés), trottinant sur leurs socques de bois (remplaçant nos sabots), avec leur gros nœud de ceinture (obi), dans le dos, vous sourient au passage, car elles aussi sont d'ordinaire peu timides. Il n'est pas jusqu'aux hommes, dans plus d'un cas, qui ne se soient montrés discrets, courtois et même obligeants parfois, je n'hésite pas à le dire sans crainte d'être traité de japonophile. Mes méfiances auraient plutôt été vis-à-vis des Japonais de classe supérieure, lesquels affectent parfois une certaine morgue, se considérant comme les égaux et pour un peu les supérieurs de ceux qui ont été leurs maîtres ; car le Japonais est bon copiste, fidèle imitateur, mais il n'a rien inventé. D'aucuns prétendent même qu'il en est incapable ; c'est peut-être aller un peu loin. En tous cas, il s'est approprié toutes les inventions modernes au risque de perdre son caractère propre, de dépoëtiser son pays. S'il a déjà pris aux peuples civilisés leur costume, en partie du moins, il a encore conservé de la simplicité de ses mœurs, mais il y a toutes suppositions qu'il marchera à grands pas dans la voie de la civilisation moderne, dans le chemin de ce que l'on est convenu d'appeler le Progrès ! Et, perdant ses qualités de sobriété, de patient labeur, de naïveté, ce peuple connaîtra de nouveaux vices qui viendront s'ajouter à ses propres défauts. Les appétits de toutes sortes naîtront, faisant surgir la haine, la jalousie. L'alcoolisme se développera et avec lui toute la cohorte hideuse des vices.....

.Mais ce serait m'étendre dans une série de considérations qui ne seraient pas à leur place ici, aussi revenons au pays lui-même, fort intéressant du reste, rien qu'au point de vue pittoresque.

Sans faire la géographie du Japon, je rappellerai certaines données techniques.

Accroché aux flancs nord-est de l'Asie, comme la Grande-Bretagne l'est à l'Europe vers l'ouest, l'empire du Soleil-Levant en comporte à peu près la surface avec ses quatre cent mille kilomètres carrés, ou environ, sur lesquels il n'y aurait guère que cinq millions d'hectares cultivés (dont trois en rizières). Cet état se compose d'une pléïade d'îles diverses (3800 donnent certains géographes), s'étendant de Formose au Kamtchaka, soit sur une longueur de près de un millier de lieues. Pour ne citer que les principales ; ce sont à la suite de Formose, l'archipel des Liou Kiou, reliant la colonie à la Métropole japonaise, le groupe principal du Japon à proprement parler : Kiou

Siou, Sikoku qui ferme la mer célèbre intérieure, vaste de un million d'hectares, la grande Nippon, et Yéso, l'île du Nord, touchant presqu'à sa sœur russe Sakaline ; puis l'archipel égréné des Kouriles. Il est encore quelques îles détachées comme celles surtout situées entre les grandes terres et la Corée. Les côtes très découpées forment une quantité d'échancrures et parfois des baies vastes et profondes ; elles déploient peut-être dix fois le pourtour de nos rivages français.

Il n'est pas besoin d'insister sur le caractère volcanique de cette contrée, où des foyers d'éruption sont toujours en activité latente, où les phénomènes sismiques se produisent sans cesse, puisque les tremblements de terre sont fréquents (j'en ai ressenti plusieurs pendant mon court séjour). Aussi, les précautions sont-elles prises ; les habitations sont-elles construites en conséquence. C'est bien le cas de le répéter qu'au Japon on vit sur un volcan. Ce ne sont pas là les seules craintes que peut avoir le Japonais ; il peut encore avoir à redouter les terribles colères de la nature et des éléments déchaînés, comme les typhons qui reviennent chaque année et les raz de marée (l'un d'eux soulevant la mer de vingt-cinq mètres couvrit une vaste étendue de territoire, détruisit tout et fit plus de cent mille victimes). Les incendies aussi, avec la légèreté et la combustibilité des habitations sont fréquents et parfois terribles (des villes entières ont été la proie des flammes et la veille de mon départ le feu réduisit en cendres plusieurs centaines de maisons à Yokohama).

Le Japon est un pays non seulement découpé mais très accidenté, sans être une contrée montagneuse dans l'acceptation du terme, car pour la plupart ses boursouflures de sol ne sont que des collines de quelques centaines de mètres d'altitude, et néanmoins il est quelques coins de petite Suisse gracieuse où les sommets dépassent le millier de mètres et en atteignent même parfois deux mille, tels les centres de Myanoshita, près du Fuji-Yama, et de Nikko au nord de Tokio, où je conduirai du reste le lecteur. Mais puisque j'ai écrit le nom du célèbre volcan qui semble symboliser l'Empire des Mikados je rappellerai que le géant dépasse de beaucoup tous ses frères avec ses quatre mille mètres ; il est le seul qui porte éternellement de la neige, blanche couronne bien réduite au cœur de l'été.

Le pays est abondamment arrosé par des rivières plutôt torrentueuses, très variables, rappelant certains cours d'eau de notre France méridionale ; malgré cela on ne peut pas dire que le Japon soit riche naturellement, car son sol est pauvre et ne produit que grâce au labeur

patient de ses habitants qui l'enrichissent intelligemment d'une façon factice ; et c'est de la sorte qu'ils arrivent à lui faire produire les végé-



Ile d'Enoshima et le Fuji Yama.

taux les plus variés, des climats chauds comme de ceux tempérés, des légumes et des fruits de nos propres contrées, mais si leur riz est très beau, leur thé ne vaut pas celui de Chine et leurs produits maraîchers et fruitiers sont moins délicats et savoureux que les nôtres, parce qu'avec l'eau et le soleil violent ils viennent peut-être trop vite. Les fleurs, pour certaines moins parfumées parfois que celles de nos jardins, se multiplient à foison, aussi bien à l'état sauvage que cultivées, émaillant les bois, décorant les habitations ; aussi les Japonais les utilisent-ils avec goût en artistes épris de la nature.

Le climat varie naturellement suivant la latitude et aussi l'altitude, mais il est insulaire et tempéré par l'humidité. L'hiver est assez froid dans la moyenne du Japon pour que la neige couvre le sol pendant des semaines parfois, mais sans accuser des températures très basses. Le printemps est plutôt pluvieux, l'été est court mais chaud, et l'automne avec sa sécheresse serait la saison la plus agréable. Le début du printemps est égayé par les arbres fruitiers en fleurs, l'automne par les fleurs et surtout les chaudes colorations des frondaisons sur leur

déclin. La forêt, qui couvre de vastes étendues, est riche en essences variées, parmi lesquelles des spécimens de la famille conifère restent toujours verts, mettant leur note sombre dans le paysage.

Peu riche est le sous-sol, où l'on trouve cependant de la houille, du cuivre, du plomb, du pétrole, un peu de métal précieux, reconnu depuis des siècles, et des pierres précieuses.

La faune sauvage ne présente pas de fauves redoutables ; des ours, loups, renards, sangliers, cerfs, singes hantent bien les forêts, où l'on rencontre aussi parfois des serpents, mais on peut dire que l'on circule sans danger, n'ayant rien à redouter non plus des hommes, le vol à main armée étant inusité au Japon, où la seule criminalité est plutôt passionnelle. Les oiseaux par contre sont nombreux et variés. Les animaux domestiques sont plutôt de petite taille, la volaille surtout. Le poisson enfin abonde tant sur les côtes que dans les rivières et les lacs.

La population, dense, qui était restée presque stationnaire dans le courant de l'avant-dernier siècle s'est subitement et rapidement accrue surtout dans ces dix dernières années au point qu'elle atteindra bientôt cinquante millions d'habitants. Et cependant les maladies sévissent au Japon comme partout ailleurs, variole, typhoïde, phtisie, surtout (la tuberculose étant un mal très répandu), mais les grandes épidémies, peste, typhus, choléra, sont rares ; par contre la lèpre est fréquente. Les gens de race blanche peuvent donc très bien vivre dans le pays, cherchant à se défendre du froid en descendant vers le sud, fuyant les grosses chaleurs en montant au nord ou dans les montagnes ; ils se comptent du reste par milliers et sont en nombre dans les ports comme Nagasaki, Yokohama, Kobé, Tokio. Les Anglais sont de beaucoup les plus nombreux, mais les Français sont représentés surtout à Yokohama où ils dépasseraient une centaine. Les diverses religions et sectes ont marché à la conquête spirituelle des Japonais, mais sans grand succès, ce qui ne veut pas dire que ce peuple soit absolument indifférent à tout culte ; il est partagé entre le shintoïsme et le bouddhisme et pratique les deux au besoin. Les temples du reste sont nombreux, parfois très vénérés, et il est des pèlerinages très fréquentés. Ces cultes comportent des manifestations extérieures, cérémonies, processions, à quelques-unes desquelles j'ai assisté avec grand intérêt.

De même qu'en d'aussi courtes pages je ne puis songer à faire la géographie du Japon, il me serait impossible de faire même un résumé

historique et de donner un simple aperçu des mœurs de ses habitants et de leur origine sur laquelle les savants discutent encore.

La légende fait descendre les Mikados de la déesse " Ama Terasu " ;.. c'est dire que l'Empereur rentrerait dans la catégorie des souverains de Droit divin ; en tout cas la dynastie règnante est de beaucoup la plus ancienne (elle remonterait à plusieurs siècles avant notre ère).

On ne saurait ignorer également que le Japon est passé par différentes phases et qu'à une certaine époque se rapprochant de notre Moyen-Age il a eu sa féodalité, ses luttes intestines au cours desquelles de puissants seigneurs ont accaparé en partie le pouvoir, d'où naquit le Shogounât cette autorité militaire latérale à la souveraineté. Ces sortes de Maires du palais devaient disparaître dans l'évolution politique qui transforma le pays, établissant la Monarchie constitutionnelle grâce aux concours des Occidentaux et des Américains, désireux d'ouvrir à leur activité débordante ce Japon jusque là systématiquement fermé aux étrangers. La politique moderne fut alors inaugurée, la Diète ou Parlement établi, et bientôt la Constitution proclamée (1889). Déjà des Codes, copiés sur les nôtres et, avec le concours d'un de nos légistes distingués, avaient été établis, les premiers chemins de fer avaient été construits des traités signés avec les grandes nations. Les idées d'expansion avaient germé, Formose était devenue une colonie, quelques années après le Japon vidait une querelle avec la Chine, de laquelle il s'est rapproché dans l'espoir de l'entraîner dans un mouvement de race. Puis enfin l'ambition croissant il a voulu se mesurer avec un voisin gênant, la Russie.

On sait le reste..........

Le Japon jouit de toutes les inventions modernes et n'aurait donc plus rien à envier aux autres États, ayant comme eux armée et marine, avec lesquelles il a voulu prouver qu'il fallait compter ; mais tout cela coûte cher, très cher, et alors les dépenses ont augmenté dans des proportions qui n'étaient peut-être pas tout à fait en rapport avec les ressources locales, des emprunts ont été contractés, il a fallu les renouveler ; puis en face des besoins urgents on a dû songer à chercher l'argent au dehors chez les peuples puissants financièrement. Ceux-ci ont exigé des garanties et le Japon a engagé ses sources vitales ; il vient de cautionner sa Douane. S'il renouvelle la tentative, et les événements semblent vouloir l'y entraîner, il devra donner d'autres gages, hypothéquer ses chemins de fer par exemple. On voit où l'aventure dans laquelle il s'est jeté peut le conduire ; il se sera

livré aux Étrangers, et en supposant même que tous les avantages soient de son côté, il sortira de la lutte, affaibli, pauvre, et peut-être ruiné.

Le lecteur excusera toutes ces considérations qui ont été suggérées à nombre de personnes comme moi à la suite de leur passage au Japon que maintenant nous allons parcourir rapidement.

*
* *

Le plus généralement c'est en suivant la voie d'Extrême-Orient que l'on aborde l'archipel nipponais et le premier port auquel on touche d'ordinaire est Nagasaki, ouvert du reste aux Étrangers depuis plus d'un demi-siècle. Il est situé au fond d'une baie profonde rappelant quelque peu un de ces fjords verdoyants de Norvège avec sa ceinture pittoresque de collines. La ville, vaste, s'étale à leur pied, et, en même temps que l'on fait connaissance avec ces cités aux maisonnettes de bois, lesquelles se ressemblent toutes plus ou moins, on s'intéresse à l'animation des rues, aux mille détails de la vie intérieure de ce peuple dont le cachet si original se perd chaque jour. Beaucoup d'hommes ont déjà adopté plus ou moins nos costumes étriqués, ont coiffé nos chapeaux de feutre ou de paille, ont chaussé nos bottines. Le peuple, heureusement pour le pittoresque, a conservé son kimono aux manches flottantes ou tout au moins une sorte de blouse et son pantalon collant ainsi que son casque arrondi et ses sandales de paille ou ses chaussettes au pouce détaché avec ses socques de bois ; et le manteau de paille l'abrite encore de la pluie ou de la neige, ainsi que son parapluie à la chinoise, quoique notre vulgaire parapluie à baleines soit très-répandu. La couleur locale chère aux touristes disparait il n'en faut pas douter et la "modernisation" de ce peuple marche à grands pas, néanmoins il est encore bien intéressant à étudier et on ne peut se défendre de lui trouver des qualités, quoi qu'en disent certains. Le vol est plutôt anodin, mais en affaires la parole donnée n'est pas toujours gardée et c'est avec circonspection qu'il faut traiter un marché. Dans le commerce de détail les prix sont souvent surfaits, mais le marchandage est très admis. Les habitudes de propreté de tous ne sont plus à proclamer ; mais les exceptions sont nombreuses, il n'est pas besoin d'ajouter.

L'île de Kiou Siou, où est situé Nagasaki, offre quelques jolies excursions et aux environs mêmes de la ville on peut voir des cascades, mais

ce coin retient généralement peu les voyageurs ; aussi nous passerons dans la grande Nippon, au sud de laquelle s'étend la célèbre Mer Intérieure, si réputée pour le charme original de ses paysages, les découpures de ses bords et surtout ses îles multiples, capricieuses de forme à l'envie, plus ou moins importantes et boisées, parfois simple bouquet de verdure posé sur l'eau ou rocher isolé de bizarre silhouette sur lequel s'est accroché un groupe original d'arbres tortillards. Cette nappe d'eau s'étrangle par endroits au point de ne plus laisser qu'un simple passage tandis qu'elle s'étale ailleurs en des sortes de lacs. La vie est intense non seulement sur ses bords, très peuplés, mais sur ses flots mêmes où circulent une infinité de bateaux, grands et petits, où des milliers de chaloupes se livrent à la pêche. Les grands paquebots doivent-ils aussi prendre les plus grandes précautions pour se guider dans le dédale des îles et au milieu de ces minuscules flottes pour éviter les accidents; et néanmoins, grâce au bon éclairage des passages délicats, on peut naviguer même la nuit.

Trois ouvertures principales donnent accès à cette mer intérieure et c'est par celle de l'Ouest qu'on s'y introduit toujours en suivant la direction générale que nous avons adoptée.

Une petite ville, dont le nom est connu depuis que le traité ayant mis fin à la guerre Sino-Japonaise y a été signé, Simonosaki, se trouve à l'extrême sud de Nippon, dans le détroit ouvrant la mer intérieure à l'ouest, en face de Moji, située elle, sur l'île de Kiou Siou. Tout y annonce l'activité moderne, usines, chantiers de constructions, bateaux, etc., etc.

De Simonosaki on a le choix entre deux routes pour s'enfoncer dans l'intérieur de Nippon, la voie de terre (ligne ferrée gagnant Kobé) ou la traversée de la Mer Intérieure. Sur la première on rencontrera bien quelques centres comme Hiroshima, on verra d'agréables paysages, mais elle n'offrira pas le calme reposant, le charme pittoresque et varié de la seconde, la plus fréquentée par les voyageurs. Sans nous arrêter outre mesure sur l'agrément de cette navigation exceptionnelle, atteignons Kobé.

Adossée également à des vertes collines cette ville forme avec sa grande sœur Hiogo, (cité purement japonaise à côté de sa voisine, déjà mitigée par son quartier européen) un centre important peuplé de plus de cent mille âmes. Le nouveau débarqué fera là plus ample connaissance avec les multiples petites boutiques où tout tentera sa légitime curiosité, bibelots les plus variés ; vases en porcelaine, faïence, métal,

incrustés, ciselés, craquelés, statuettes, figurines, étoffes de soie brodées richement, antiquités (plus ou moins authentiques), photogra-



Kobé.

phies, cartes postales illustrées et coloriées, etc., etc., le tout bien fait pour solliciter l'amateur. Le spectacle de la rue se renouvellera sans cesse avec les passants trottinant sur leurs socles de bois, croisant des voitures à bras tirées de côté (la traction se faisant surtout à bras d'homme) ou des pousse-pousse (en voitures légères traînées par des coolies) désignées ici sous le nom de « Kourouma » ; et au Japon où elles se chiffrent par centaines de milliers elles sont plus nombreuses que partout ailleurs représentant le mode de transport le plus couramment usité. Certains de ces coolies tireurs ont déjà adopté la casquette et beaucoup le pardessus en toile cirée, de même que l'accoutrement des manœuvres et des ouvriers se ressent des rapports avec l'Européen. Le chapeau de feutre mou, la casquette anglaise ne couvrent déjà que trop de têtes qu'ils ne coiffent guère bien du reste.

Si les femmes, qui ont su garder intact leur costume jusqu'à ce jour, attirent parfois l'attention par l'élégance de leur tenue, le chatoiement gracieux des couleurs qu'elles ont choisies, la recherche de leur coiffure à laquelle elles ajoutent des épingles et surtout des fleurs, que dire des groupes d'enfants, véritables petites et mignonnes poupées, habillées d'une façon si amusante et si artistiquement variée. Tandis que les mères ou les grandes sœurs esquissent un sourire à

moins que plus timides elles n'osent que jeter un regard de votre côté, les bébés eux s'arrêtent souvent ébahis, les yeux grands ouverts, peu farouches pour la plupart; il me souvient en avoir vus qui s'enhardissaient à venir à nous, à nous faire d'amicales démonstrations. Malheureusement, si on a donné aux garçons élèves des écoles, des casquettes qui leur entrent généralement jusqu'aux oreilles, on a (pro pudor!) affublé les filles d'une jupe leur remontant jusque sous les bras et d'un effet très disgracieux. Faudra-t-il donc que la civilisation et le progrès s'acharnent à faire disparaître du Japon tout ce qui contribuait à son charme de simplicité artistique. C'est ainsi que les rues, sans trottoir d'ordinaire, sont disgracieusement plantées trop souvent de poteaux de toutes tailles et de toutes dimensions, bien écartés de la perpendiculaire parfois porteurs de toute la transmission électrique aérienne, télégraphe, téléphone, traction, force motrice. Les Japonais n'ont tenu aucun compte du coup-d'œil et se sont tout à fait américanisés à cet égard, à tel point qu'ils ont couvert leurs villes de réseaux serrés de fils sans le moindre ménagement. Il est vrai que l'on recueille les avantages pratiques de ces applications modernes et que particulièrement on trouve des tramways dans toutes les cités d'une certaine importance et parfois même dans la campagne. La simplicité de leurs mœurs n'a pas jusqu'à présent modifié pour les Japonais leur mode de construction, et, à part les édifices publics pour lesquels ils se sont inspirés de notre architecture contemporaine administrative, leurs habitations restent ces constructions extra légères à la charpente en bois et aux cloisons mobiles de verre ou simplement de papier, au plancher couvert de nattes capitonnées sur lesquelles on ne marche qu'en chaussons, l'usage étant de déposer ses socques à la porte et ses bottines lorsque l'on est chaussé à l'européenne, usage de propreté au demeurant, si l'on songe à notre habitude involontaire de colporter partout sous nos souliers ce qu'ils ont pu recueillir sur la voie publique, ce qui est plutôt contraire à l'hygiène. Pour en finir avec l'habitation japonaise nous ajouterons que l'habitation ne comporte comme ameublement que des coussins pour s'asseoir ou dormir, un tabouret comme oreiller, des tables basses sortes de plateaux à pied pour le service de la table et des braseros, car les cheminées sont inconnues, ainsi que des vases comme cendriers pour les fumeurs. Quelques tabourets servent de supports à des vases à fleurs, décoration des appartements. Des petites armoires sortes de tiroirs à coulisse ou des coffres suffisent pour renfermer le linge et les

effets de la famille. Il est aussi dans la plupart des demeures un petit autel, où sur de minuscules soucoupes sont déposées les offrandes sacrées et où brûlent lampes ou cierges lilliputiens ; il est tenu avec le même soin que l'autel des ancêtres chez les Chinois. Nombre de ces demeures tenues avec la plus stricte propreté comportent un jardinet, lui aussi objet des soins les plus empressés, plus ou moins garni de pots de fleurs, planté de ces arbres fantaisistes qu'excellent à atrophier les jardiniers japonais, et souvent agrémenté de rochers ou même de pièces d'eau avec jet d'eau, cascatelle, et parfois avec une certaine recherche décorative, mais ne tombant pas dans cette exagération de truquages si recherchés pour les jardins chinois. Cette recherche de décoration par la nature a amené les Japonais à utiliser artistiquement les arbres fruitiers, non plus pour leurs fruits, mais pour leurs fleurs, et ce n'est pas là un des moindres charmes du paysage japonais si réputé. Les allées de cerisiers aux fleurs neigeuses, les plantations de pruniers, de pêchers, d'abricotiers, les pièces d'eau avec leurs iris, leurs nénuphars, leurs lotus, les bois eux-mêmes avec leurs floraisons variées, tout contribue à poétiser cette terre, véritable paradis des fleurs. Que de fois il m'est arrivé de m'oublier sous le charme du paysage, aussi bien à la porte de quelque temple, qu'en flânant le long des chemins.

Dans la rue comme sur la route rares sont les disputes et les difficultés sont vite tranchées par l'agent de police toujours correct, souvent en gants blancs, un petit sabre au côté, et qui se tient aux croisements de rues où l'administration lui a ménagé un petit bureau vitré. Les services de voirie sont assurés, mais souvent avec le concours des riverains comme pour le balayage et surtout l'éclairage, chaque maison étant munie de sa lanterne, singulière économie pour le budget municipal. La fermeture simple de panneaux de bois à claire-voie indique suffisamment qu'on n'a rien à redouter des effractions. En pourrait-il être de même dans nos pays civilisés ? Au reste ce n'est pas seulement dans les villes et les faubourgs que l'on circule au Japon à toute heure, mais dans les campagnes et dans les coins les plus reculés des montagnes. Malheureusement il est à présumer que cette sécurité ne subsistera pas. L'alcoolisme qui existe déjà par l'usage du « saké » alcool de riz, faible en degrés, et soumis à de forts droits, puisque c'est une des principales ressources budgétaires, ne fera probablement que se développer pour le malheur de ce peuple lequel regrettera peut-être un jour d'avoir marché trop vite dans le progrès.

Le touriste viendra donc sans crainte au Japon et il se hâtera s'il veut recueillir encore quelques impressions du vieux pays, c'est là le conseil que l'on m'avait donné, comme je me permets de le transmettre aux autres. Si on le désire on peut engager des guides-interprètes, serviables, à des prix modérés, mais en principe avec la langue anglaise on se tire d'affaire et parfois il n'est pas jusque dans les campagnes où l'on n'arrive à se faire comprendre (dans les régions fréquentées des Européens, celà va sans dire). Et le voyage ne deviendra que plus facile par la suite, la langue anglaise étant imposée dans les écoles. Je pourrais même ajouter que la mesure est au détriment de notre propre langue qui à la surface du globe doit céder le pas à cette langue anglo-américaine, déjà en grande partie la langue commerciale, et que l'on envisage, non sans raison, comme devant être la langue universelle de l'avenir! De plus le voyageur trouve au Japon le confort désirable, grands et plus ou moins somptueux hôtels, dans les centres importants, jusque dans les sites célèbres parfois, hôtels plus modestes et convenables dont plusieurs dirigés par de nos compatriotes, et à des prix très abordables, ou bien hôtels japonais, propres et bien tenus, à la mode européenne ou même à la mode du pays, et où l'on est bien nourri, et à des prix plus modiques (dans certains je n'ai payé par jour que sept à huit francs de notre monnaie).

J'ai pensé en intercalant ces quelques renseignements pratiques éclairer le lecteur qui n'avait peut-être que des idées très vagues à ce sujet.

Il ne faut pas oublier non plus que l'instruction est répandue chez les Japonais, que la Presse tient même une place si importante qu'elle est capable de jouer un rôle dans la politique du pays, comme cela s'est vu, paraît-il, à propos de la guerre présente, à laquelle elle a poussé le peuple forçant la main au gouvernement. Elle actionne aussi la politique intérieure à l'occasion. Aussi fallait-il voir, à mon passage, les gens se précipitant sur les journaux avides de nouvelles commentant les télégrammes, se pressant et discutant devant les journaux affichés et les cartes du théâtre des hostilités. Des crieurs colportaient les nouvelles, distribuaient des télégrammes, annonçant de loin leur venue au moyen de sonnettes pendues à la ceinture. Chez les libraires c'étaient des illustrations ayant trait à la guerre, des caricatures à la gloire de leurs soldats, bafouant les Russes, qui doivent leur rendre la pareille; on a fait des séries de cartes postales illustrées célébrant les plus hauts faits des armées de terre et de mer. A chaque bonne

nouvelle c'étaient des démonstrations, des exhibitions de drapeaux, des illuminations. Et tout cela n'avait rien que de très naturel, d'autant plus que les quelques personnes rencontrées au Japon comme moi-même, n'avons jamais été l'objet de manifestations hostiles.

Tout ceci étant dit, revenons à Kobé où nous ferons aussi plus ample connaissance avec les temples, une des curiosités et des caractéristiques du Japon. Par leur nombre ils proclament, quoi qu'on en dise, la religiosité des habitants, peu enclins à adopter les cultes nouveaux et les théories philosophiques des apôtres de race blanche, qu'ils soient européens ou américains. Ces sanctuaires dont certains sont très vénérés et qui constituent parfois de véritables pélérinages sont en général d'aspect extérieur presque identiques. L'architecture ne joue qu'un rôle secondaire et c'est plutôt à l'art de l'ornementation et de la décoration qu'ils doivent leur cachet artistique si original. Sortes de vastes hangars sur pilotis, la plupart du temps, ils sont surtout une œuvre de charpente, imposante souvent par la robustesse et l'adresse des assemblages, que sont venus alléger des sculpteurs décorateurs-ornemanistes. Quant aux intérieurs, ils sont plus ou moins soignés,



Torii.

plus ou moins luxueux. Et cependant il faut reconnaître que la conception qui a inspiré ces édifices religieux n'a pas toujours manqué d'enver-

gure quand on considère l'importance de certains d'entre eux et le plan de leur installation. Nombre de ces temples constituent en effet un ensemble qui se retrouve toujours avec à peu près la même symétrie. Un « torii » portique à traverse double superposée, en bois (les anciens n'étaient qu'ainsi), en pierre ou en bronze, se dresse d'ordinaire au seuil de l'enceinte sacrée ; un portail plus ou moins imposant suit, le plus fréquemment à double toiture superposée, et généralement placé au haut d'un escalier parfois monumental. Au delà s'étend une cour plus ou moins spacieuse, renfermant quelquefois un clocher bas, et sur laquelle s'ouvre le temple à proprement parler avec le sanctuaire qu'il soit bouddhiste ou shintoïste (le premier se distinguant par les figures de Bouddha). Un couvent s'étend souvent à la suite et parfois un cimetière est annexé au temple. Nous verrons du reste divers modèles de ces édifices en parcourant le pays. Il est encore une quantité de petits édicules, isolés, ou encastrés dans les maisons, sortes de chapelles. A l'entrée du lieu saint, lequel est plus ou moins décoré de lanternes à pied, *ex-voto* dus à la généreuse piété des fidèles et qui par endroits se comptent par centaines, se trouve d'ordinaire une sorte de cuve ou simple pierre creusée, fontaine puri-



Temple de Mikko.

ficatrice dont l'usage parait quelque peu délaissé. Il convient aussi d'ajouter que la plupart de ces temples sont bien situés soit aux flancs

des coteaux dans un cadre de verdure, soit dans de véritables parcs aux arbres séculaires, tels les temples célèbres de Kiotto, Nara, Tokio, Nikko, pour ne citer que les plus connus. Nous les passerons au reste sommairement en revue.

Parfois dans l'emplacement de ces enceintes sacrées il se tient de véritables foires où s'exploitent des jeux, où se vend de tout, depuis des objets d'un usage courant, des images, des plantes et fleurs, et jusqu'à des friandises les plus variées. Des camelots, des bateleurs, font faire cercle autour d'eux, débitant leur boniment et leur marchandise. Quelques-uns vendent aussi ici des remèdes contre tous les maux; ils n'ont rien à nous envier en ingéniosité et savent tout aussi bien que leurs confrères de race blanche spéculer sur les maux humains et exploiter la crédulité populaire.

Le temple de Nanko à Nobé est un curieux spécimem de ce genre. A Hiogo on peut aussi voir un de ces Bouddhas géants, de pierre ou de bronze, accroupis sur les jambes croisés, dans l'attitude méditative ou contemplative, et désignés sous le nom de « Daïbutsu ». Nous en rencontrerons d'autres en divers endroits qui nous feront oublier facilement celui-ci.

Ne quittons pas Kobé sans jeter un coup-d'œil d'ensemble sur la ville et la rade du haut de la vaste plate-forme où se dresse une colonne commémorative élevée en souvenir d'une mission scientifique française venue pour observer un passage de Vénus sur le Soleil.

Les environs offrent aussi quelques buts d'excursion, comme celle à une cascade alimentée par une eau pure qui captée est gazéifiée et mise en bouteilles pour être vendue dans tout le Japon et même au delà. Les Japonais, comme on le voit, savent bien tout exploiter !



Une heure de chemin de fer sépare Kobé d'Osaka, le grand centre manufacturier du Japon. De loin avec ses nombreuses cheminées vomissant la fumée la ville s'annonce comme telle. Aussi est-ce une cité d'affaires avant tout, intéressante pour l'étranger, et même pour le touriste ordinaire· On ne saurait même seulement énumérer tout ce qui s'y fabrique et dans des conditions de bon marché que nous ne saurions réaliser, c'est de là que partent ces allumettes qui inondent tout l'Extrême-Orient; c'est là que se moulent ces poteries lesquelles mêmes les plus usuelles et communes ont toujours un cachet

artistique original; que de délicieuses théières à bas prix j'aurais voulu pour ma part collectionner. Il est juste de faire remarquer que la main-d'œuvre est abondante et à bon marché. Bien qu'elle ait augmenté sensiblement dans ces dernières années, elle peut lutter avantageusement contre la nôtre jusqu'à nouvel ordre et il n'y aurait rien d'étonnant que certains articles japonais puissent venir concurrencer avantageusement les nôtres, n'étaient les droits d'entrée, le jour où le Japon aura complété son outillage mécanique. La fabrication du papier donne des résultats que nous ignorons, et la soierie est à des prix si abordables qu'elle n'est pas un article de luxe comme chez nous. Osaka s'étale spacieusement à une faible distance de la mer sur laquelle on installe un véritable port. Une rivière se subdivisant en nombreux bras reliés par des canaux, l'arrose et la coupe, facilitant les communications par ces voies aquatiques des plus animées, et le long desquelles se sont installés tous les chantiers, dépôts, magasins de matériaux et marchandises encombrantes. Du haut des ponts multiples qui les franchissent le spectacle de cette cohue de bateaux de toutes tailles se pressant et semblant se bousculer est curieux. Ville administrative également, elle renferme aussi un certain nombre d'édifices publics, affectant des allures européano-modernes, sans en être plus beaux pour cela. Une visite à la Monnaie m'a permis de me rendre compte de l'outillage tout à fait nouveau pour leqnel l'or pas plus que l'argent ne semblaient manquer.

Une grande concentration de troupes se faisait à mon passage, pour de là être expédiées sur les divers ports. Casernes et baraquements, étaient là pour les reçevoir aux approches de la citadelle, vieux château-fort des Shogouns avec d'épais remparts entourés de larges fossés et coiffés de kiosques aux toitures relevées originalement. Le Japon renferme encore quelques types de ces constructions militaires.

Dans un but éminemment pratique et dont nous devrions nous inspirer il a été créé à Osaka comme dans les divers grands centres des Musées commerciaux, sortes d'Expositions permanentes où sont catalogués et étiquetés avec soin et avec prix marqués tous articles dont on peut faire la commande. Cela est appelé à rendre les plus grands services, est plus utile que tous Dictionnaires ou Annuaires, et met le consommateur directement en rapport avec le producteur.

Parmi les temples d'Osaka il en est un digne d'être signalé par son importance, par la disposition diverse de ses parties et l'élégance d'autres, tels que portiques ou sanctuaires. Tennoji est son nom. Il comporte

aussi une élégante tour-pagode à cinq étages et toitures, rouge et rehaussée d'or, dans le style chinois. Nous en trouverons diverses autres ailleurs.



Temple de Tennoji.

Enfin Osaka a eu aussi son Exposition, dont il subsiste encore des palais, bien modestes vestiges.

*
* *

C'est encore une bonne heure de chemin de fer sur le réseau de l'Etat (de beaucoup le plus considérable) qui sépare Osaka de Kioto, grande ville des plus intéressantes et pleine de souvenirs historiques, peuplée encore de 300.000 à 400.000 âmes contre les 800.000 que l'on

donne à la première. Capitale pendant plus de dix siècles, Miako (ou Kioto) s'étend dans une plaine verdoyante encadrée de collines, sur les bords d'une rivière, large torrent au lit de cailloux, flanqué d'un canal et agrémenté de gais ruisseaux où les teinturiers trempent leurs



Miako.

étoffes. La fondation de cette ville régulière comme ses sœurs avec des rues droites enlaidies de poteaux télégraphiques, remonterait au huitième siècle, c'est dire son ancienneté et laisser soupçonner l'intérêt particulier qu'elle peut présenter. Pour ma part, je n'hésiterai pas à reconnaître qu'elle sera, de mes escales au Japon, une de celles qui m'aura laissé les meilleurs souvenirs, tant en douces flâneries à travers ses rues au long des boutiquettes de toutes sortes, que dans les visites renouvelées à ses temples. Beaucoup de ceux-ci seraient à citer et même à décrire, mais j'aurais peur de fatiguer le lecteur par des descriptions trop précises et peut-être trop détaillées et je voudrais éviter des redites, aussi j'abrégerai.

Bien que la plupart de ces édifices religieux soient généralement pittoresques et étagés aux flancs des collines qui cerclent la ville d'un cadre de verdure, il en est quelques-uns noyés dans la masse des maisons qu'ils dépassent de leur forte et haute toiture, et parmi eux, le « Nishi Hong wan ji » et le « Higashi Hong wan ji » ne sauraient être passés sous silence. Entourés de fossés et de murailles percées de portes monumentales, ces édifices comportent principalement deux

vastes sanctuaires donnant sur une grande cour décorée de riches lampadaires et d'édicules, abris à cloche ou à fontaine purificatrice. Comportant une galerie extérieure, les sanctuaires sont séparés en deux. partie réservée aux fidèles et chœur consacré au culte et où seuls pénètrent les prêtres ; des grillages de bois mobiles isolent les autels à certaines heures. J'ai vu le peuple en prière offrant ses hommages à la divinité et déposant aussi des pièces de monnaie, de bronze le plus généralement.... Par respect pour la sainteté du lieu et par propreté, on est invité à laisser ses chaussures à la porte ; dans certains endroits, on tolère simplement que les étrangers revêtent des chaussons par dessus leurs souliers comme cela se pratique d'ordinaire en pays musulman pour la visite des mosquées.

A la suite du premier de ces temples sont d'anciens appartements réservés aux mikados, suite de pièces sans le moindre meuble, au plancher recouvert de nattes épaisses, éclairées sur des couloirs extérieurs et munies de cloisons mobiles à petits carreaux de papier. Les plafonds sont à caissons, simples ou décorés. L'ornementation porte surtout sur les murs intérieurs et dans la partie inférieure ; c'est une série de panneaux peints sur bois naturel ou fond laqué or, représentant des fleurs, des animaux, des paysages animés, et signés des grands artistes du temps. Des salles plus vastes seraient d'anciens salons de réception, voire même une salle du trône avec tribune extérieure donnant sur une cour où se trouvait une scène pour l'exécution des danses, une des distractions les plus en vogue au Japon. Mystérieux asile à demi sacré, cette royale résidence donnait sur des jardins pittoresquement disposés et agrémentés de pièces d'eau. Plus torturé est une sorte de parc en miniature où l'on a accumulé fantaisies pittoresques sur fantaisies, rochers, bassins, cascades, ponceaux, et dont un prêtre me fit les honneurs, tendant la main à la sortie, comme l'avaient fait d'autres pour la visite des diverses parties de ces temples. Du reste au Japon, l'entrée de certains des édifices publics est tarifée, mais ces prix sont généralement modiques, quelques sous et même moins, parfois comme dans quelques musées où il me souvient n'avoir donné qu'un ou deux sous, pour dire que l'entrée n'était pas gratuite, sans doute !

Les autres grands temples de Kioto, avons-nous dit, sont plutôt aux portes de la ville qu'ils dominent même au besoin de leurs terrasses, comme le fait le « Kiyo-Midzu » dont une partie des constructions ont été édifiées sur un colossal échafaudage émergeant de la verdure, ainsi

qu'il apparaît au loin pittoresquement. Des maisons de thé se sont même installées sur les terrasses sacrées, incitant le visiteur à la contemplation du beau panorama se déroulant à ses pieds. Une tour avec ses trois étages se dresse encore plus haut. Un des plus anciens de Kioto, ce temple pourrait, paraît-il, faire remonter son origine jusqu'au huitième siècle, il serait donc contemporain de la ville elle-même.

Plusieurs temples sont du reste groupés dans ce coin de la ville, shintoïstes ou bouddhistes, mais peu importe qu'ils s'appellent « Higasi Otani », « Nishy Otani », ou d'autres noms, comme « Chion in » un des plus importants avec son colossal portique et ses hauts escaliers aboutissant à un sanctuaire ample et somptueux par sa décoration intérieure comme par la richesse de ses accessoires et des objets cultuels, vases, statues, fleurs, le tout doré. On y retrouve, comme parfois ailleurs, la Trinité bouddhique sous les figures consacrées. Comme à demi dissimulé dans la verdure de la colline à laquelle est adossé le temple, un couvent abrite des bonzes; une de ses parties, suite de pièces aux murs enrichis de panneaux décoratifs, toujours dans le même genre, ornementation qui se répète dans les palais eux-mêmes qu'ils soient des mikados ou des shogouns, servit de lieu de retraite aux Empereurs à certaines époques, paraît-il.

Un autre temple se distingue par une tête colossale de Bouddha, sorte de Daïbutsu tronqué, d'un effet peu heureux. Il est assis sur une terrasse de roches, de gros volume pour certains, lui donnant un caractère cyclopéen.

Dans les mêmes parages se signale par son originalité le « Sangu-Sangen-do » longue halle n'abritant pas moins d'un millier de statues pareilles élevées à la gloire de « Kwannon » la déesse de la miséricorde, étrange fantaisie religieuse...

Plus instructive a été pour moi la visite, trop courte peut-être, que j'ai faite au Musée Impérial, construction moderne sans prétention (à l'entrée de laquelle il m'a fallu débourser deux sous et demi!). Des curieuses armes et armures anciennes content l'histoire chevaleresque du Japon des Samouraii, des sabres rappellent le fameux « hara-kiri », cérémonie funèbre qui consistait à s'ouvrir le ventre! Suicide aussi étrange qu'horrible, accompli volontairement ou suivant injonction d'ordre supérieur, suivant les circonstances. Telle fut la fin tragique de plus d'un fidèle serviteur des redoutables shogouns, comme ces quarante-sept « Rhoni » auxquelles on a élevé un monument à Tokio,

exemple de fidélité exagérée. ces malheureux n'ayant pas voulu survivre à leur maître. Etoffes anciennes richement brodées, vêtements d'une grande valeur, peintures (makemonos. kakemonos) reproduisant des scènes des âges passés, estampes. si prisées des collectionneurs, dont nombre sont vieilles de huit, dix siècles, et même davantage, attestent des recherches d'art chez ce peuple épris de la nature, mais dont la main s'est gâtée au contact des autres peuples civilisés par le besoin de produire pour de l'argent, de faire de l'art commercial. Je n'ai pas non plus été peu surpris de voir parmi les objets exposés, mais en bonne place, il convient d'ajouter, une tapisserie des Gobelins, don de la France.

Je m'en voudrais encore de quitter Kioto sans signaler le temple de « Kuro-dani » avec son grand cimetière pittoresquement échelonné sur une colline boisée, aux portes de la ville. Je m'y promenais un soir, songeur, quand mon attention fut attirée par des cris, c'étaient des enfants qui jouaient sur le seuil du parvis sacré, à la guerre russo-japonaise.

Joignant l'agréable, si ce n'est à l'utile du moins au sévère. on ne saurait négliger de faire un tour au quartier où l'on s'amuse, et d'entrer même dans quelques maisons de thé, lieu de réunion de la jeunesse dorée japonaise, et dans quelques-uns de ces théâtres, groupés généralement, quelquefois même côte à côte dans la même rue. Constructions extra-légères pour la plupart ces salles en bois comportent une galerie au premier étage pour les places de luxe où l'on se tient accroupi sur un coussin ou assis sur ses talons à la mode du pays, le public ordinaire se pressant au rez-de-chaussée, fumant, mangeant sans gêne. L'entrée est à des prix très modiques et le spectacle dure environ de cinq à dix heures, avec parfois la suite au lendemain. On y donne du drame comme du tragique et du comique ou des pantomimes, mais la mimique joue toujours un grand rôle. Quelquefois il y a de la musique et des danses, le chant est aussi entremêlé à la comédie, et les scènes naïves et grotesques ont toujours grand succès. Je ne dirai rien des imitations, au Japon, de notre théâtre moderne. sur la valeur desquelles des considérations quelconques sortiraient absolument de notre cadre.

En tant qu'ancienne capitale Kioto renferme encore les anciens palais des Souverains (Mikados et Shogouns). Situé en pleine ville le premier s'étend au centre d'un vaste espace gazonné et planté et sans apparence militaire contrairement au second qui semble s'abriter

derrière une enceinte fortifiée véritable citadelle. Le plan d'ensemble du palais impérial est simple, c'est un groupe de constructions sur



ORCHESTRE.

pilotis toujours à étage unique avec des cours intérieures, comportant une suite de pièces non meublées, dont certaines plus vastes avaient diverses affectations comme salons de réceptions, voire même salle du trône. Dans la plus spacieuse ouvrant sur la cour d'honneur extérieure subsiste encore le trône lui-même, estrade basse sur laquelle se tenait accroupi le Monarque qu'un voile cachait aux regards des visiteurs : c'était tout au plus si on le soulevait légèrement, assez pour laisser voir une partie des augustes jambes, dans les grandes occasions comme les jours où les fonctionnaires de l'Empire étaient convoqués pour apporter leurs témoignages de respect. Ils se réunissaient à cet effet dans la cour, se groupant, les civils autour de l'oranger et les militaires autour du cerisier, que l'on peut toujours voir à leur place, entretenus avec les plus grands soins. Rien à dire de la décoration des appartements qui ne sont même pas munis de faux plafonds, elle est en tout semblable à celle des logis princiers dont il a déjà été parlé plus

haut, les peintures étant attribuées aux artistes les plus célèbres de l'époque. Attenant à ces constructions, où chaque année le Monarque actuel vient encore résider quelque temps pour ménager la ville et ses habitants, sont une suite de dépendances pour les femmes et le service. Des jardins entretenus avec le soin le plus méticuleux, pittoresquement dessinés et garnis de pièces d'eau et plantes rares, s'étendent tout autour isolant le palais.

Quant à la citadelle aux épaisses murailles, aux fossés pleins d'eau, aux portes bardées de fer, dans laquelle les grands chefs militaires avaient élu domicile, comme jaloux de leur pouvoir qu'au besoin ils semblaient vouloir ainsi défendre à main armée, elle s'élève aux confins de la ville. L'aspect de cette résidence est plus sévère, mais l'intérieur en est plus luxueux quoique rappelant les principes ayant toujours présidé à l'ornementation des appartements japonais. La décoration avait été plus poussée ; on ne s'était pas contenté des murailles peintes, les plafonds à caissons étaient agrémentés de couleurs, et malheureusement on a repris ou complété ces décors d'une façon plutôt malheureuse. Sur les panneaux noyés dans l'or des laques reviennent les bêtes fauves, les oiseaux, les fleurs, les arbres surtout (reproduits grandeur nature). Il est aussi des paysages traités toujours de la façon fantaisiste, chère aux artistes Japonais. Mais exceptionnellement on peut remarquer des panneaux de bois sculpté d'un fin travail. Parmi les pièces rectangulaires ou carrées, il en est de plus importantes, salles de réception où trônait le Shogoun ayant sa garde fidèle dissimulée dans une chambre à côté, prête à répondre au moindre signal du Maître. Un jardin isolait la demeure des bâtiments de service et du rempart qu'égaye une ceinture de verdure.

Je pourrais ajouter que j'avais dû demander une permission spéciale, qui s'obtient d'ordinaire facilement, pour la visite de ces palais ainsi que pour celle du donjon de Nagoya, dont il va être parlé.

* * *

Les environs de Kioto fournissent de jolies excursions dont on n'a que l'embarras du choix. On peut se procurer entre autres distractions les émotions pittoresques et sans le moindre danger de la descente de rapides minuscules sur un torrent coulant pendant plusieurs lieues au fond d'une gorge verdoyante. Le Japon fournit d'autres exemples du même genre en divers endroits. Mais l'excursion classique par excellence

qu'on ne saurait omettre, c'est une promenade à Nara où conduit en moins de deux heures un embranchement ferré.



Donjon de Nagoya.

En traçant ces quelques lignes, mon imagination s'égare encore au delà des mers lointaines et me transporte sur les flancs de la colline verdoyante à laquelle s'adosse ce parc fruste, aux avenues sévères garnies de lampadaires en rangs pressés, hommages des fidèles ; je me revois entouré presque bousculé par un gracieux daim familier en quête de quelque gâteau ou d'un simple morceau de pain. Ils sont là libres par centaines.

On n'a pas plus tôt quitté le wagon que les temples vénérés apparaissent car Nara est un pèlerinage fréquenté, célèbre par ses sanctuaires : à gauche une haute pagode à étages se dresse se reflétant dans un étang où d'énormes carpes sont nourries par les visiteurs badauds. Plus loin on a réuni dans un musée archéologique, des débris. des

fragments de ruines, de décors, des édifices disparus, des statues, statuettes, figures religieuses, des Bouddhas dans les poses diverses, en bois, en pierre, en bronze, plus ou moins auréolés (certaines sont très expressives et dénotent un véritable talent de statuaire). Je retrouvais là des armes et armures : et je devais en retrouver encore un peu partout ; des masques, des peintures, des bibelots, la joie des collectionneurs, s'étalaient sous mes yeux, souvenirs des siècles passés. Mais la nature mise à contribution par les hommes m'attirait et j'avais hâte de m'enfoncer dans ce parc grandiose, aux magistrales allées, à l'aspect quelque peu funèbre, et sous les frondaisons duquel murmuraient en tressautant les ruisselets torrentueux apportant leur fraîcheur et leur gaieté. Une halte auprès de l'un d'eux invitait au repos et permettait de restaurer un estomac qu'avait incité une distribution de gâteaux aux élégants hôtes à quatre pattes du lieu. La visite du grand temple où des danseuses sacrées s'exhibaient pour quelque menue monnaie m'impressionnait moins, et cependant des troncs séculaires de cryptomérias meublaient sa cour, des lanternes de bronze décoraient sa façade. Il fallait encore donner à manger au cheval sacré, dressé au reste pour attirer l'attention des visiteurs indifférents. Puis c'était la horde encombrante des marchands et marchandes de souvenirs, d'objets de piété, de vues, etc., vous poursuivant de leurs offres, ici comme chez nous. Du haut d'un tertre vert la vue s'étend superbe sur la campagne, véritable jardin que nous avions admiré le long du trajet, avec ses carrés de culture, ses rizières, ses plantations de thé, recouverts de paillassons, et ses bouquets touffus de bambous plantés en pépinière, si utilisés dans le pays qui même en exporte au dehors.

Une de ces cloches de bronze vert, dont quelques-unes sont énormes, se trouve là avec son tronc d'arbre ballant, sorte de bélier, en guise de battant. L'agiter est considéré comme une démonstration de piété ; aussi souvent un bonze s'installe-t-il à côté, tendant la main, en tarifant même l'acte.

Là également à la grande époque religieuse, remontant à plus d'un millier d'années, on a fondu un de ces colosses de bronze, le plus important peut-être, désigné sous le nom de "Daïbutsu". Celui-ci auréolé d'or et flanqué de deux grandes statues également dorées est de très belle prestance : malheureusement on manque de recul pour le bien juger, caché qu'il est par un voile et emprisonné sous une énorme carapace de bois. Devant, un énorme lampadaire en bronze à huit pans serait de date très ancienne.

*
* *

A quelques lieues au nord de Kioto le plus grand lac japonais offre sa belle nappe d'eau vaste à peu près comme celle du lac de Genève mais moins grandiosement encadrée ; c'est le lac Biva, dont les bords présentent eux aussi de jolis paysages.

Et maintenant traversant pendant des heures ces campagnes japonaises avec lesquelles la connaissance est faite nous remonterons vers le Nord.

Un arrêt à Nagoya nous permettra de voir un de ces châteaux-forts de l'époque féodale, comme il en subsiste encore quelques-uns au Japon. L'ascension de son haut et original donjon aux étranges toitures accouplées et superposées nous permettra d'embrasser d'un vaste coup d'œil la ville et ses environs. Quant aux appartements seigneuriaux contigus ils ne nous apprendront rien de nouveau.

Poursuivant et longeant la mer par endroits, bientôt nous atteindrons les flancs du piedestal évasé, portant la colossale pyramide du Fuji Yama, malheureusement voilée souvent par un rideau plus ou moins épais de nuages, desquels le sommet étincelant de neige émerge parfois dans le ciel pur, superbe spectacle qui, on le comprend, a bien été fait pour inspirer de tous temps les artistes japonais. L'ascension de ce cône de quatre mille mètres est une course longue mais non difficile, paraît-il.

*
* *

Une presqu'île sépare le volcan de la mer, coin pittoresque très réputé, sorte de mignonne Suisse nipponaise avec ses accidents de sol et ses beautés naturelles, où tout est fait pour recevoir le touriste de passage comme le résidant grâce à ses installations hospitalières plus ou moins luxueuses mais propres et confortables et à ses eaux thermales naturelles. Des routes agréables sillonnent ce petit massif montagneux dans divers sens et on y pénètre généralement par un tramway électrique en connexion avec la voie ferrée de Kozu (le tramway de Yumoto). De là on monte à Miyanoshita, station climatologique estivale recherchée, mais un peu encaissée, dominée par un col haut de plus de quinze cents mètres et qu'il faut franchir pour atteindre les bords du joli lac Hakone bien encadré et dominé par le géant des montagnes japonais, le Fuzi, quand il veut se montrer. Séduit par le paysage sans

doute. l'Empereur y a fait édifier non un palais mais une spacieuse demeure, où il vient quelquefois.



Lac Hakone.

De là une route franchissant un col élevé d'où l'on découvre un vaste panorama circulaire conduit à un promontoire privilégié où tout pousse à souhait, fruits et fleurs des pays chauds comme des pays tempérés ; c'est Atami qu'une route côtière desservie par un tramway à wagonnets d'enfants et poussés à bras relie à Odawara-Yumoto et à la station de Kozu.

Les excursions et les ascensions ne manquent pas, je pourrais ajouter, dans ce coin pittoresque à deux heures de chemin de fer de Yokohama.

*
* *

Mais avant d'atteindre le grand port dont le nom est bien connu, on ne saurait passer indifférent devant les sites réputés et des temples renommés, que groupent les deux noms d'Enoshima et Kamakura.

Le premier endroit est une presqu'île soudée au rivage par une longue langue de sable doublée d'une passerelle légère pour assurer en tout temps le passage, refuge de pêcheurs attirés par le voisinage des maisons de thé à l'usage des visiteurs et des pèlerins qui affluent à

certains jours, car ils sont là à demi dissimulés dans la verdure des sanctuaires vénérés. Le paysage suffirait du reste à assurer la réputation de ce coin de côte que domine au loin le Fuji superbe au-dessus de montagnes étagées. Pour ma part j'ai trouvé bien courts les instants pendant lesquels j'ai pu contempler ce tableau, dont j'ai osé chercher à emporter un double souvenir à l'aide de mes crayons et pinceaux ainsi que de mon appareil photographique.



Dai-Butsu de Kamakura.

A Kamakura c'est le célèbre « Daïbutsu » de bronze et deux temples qu'il suffit de signaler. Le Bouddha, haut de plus de quinze mètres, s'encadre dans la verdure. La figure, reposée, est vraiment belle et fait songer à la béatitude. Dans l'intérieur est un petit sanctuaire éclairé par deux fenêtres pratiquées dans le dos du divin géant. L'un des temples, le plus ancien, consacré à la déesse Kwannon, est dissimulé dans la verdure d'un coteau voisin d'où la vue embrasse toute la plaine de Kamakura avec la mer au loin. L'autre, également appuyé à la colline qui l'auréole de verdure, se présente dignement avec sa longue avenue coupée de torii dans l'encadrement de pins aux capricieuses silhouettes. A l'entrée du jardin qui en égaye le seuil par ses pièces d'eau fleuries s'arrondit un de ces vieux ponts sacrés en pierre, rares aujourd'hui. Et le temple lui-même construit en terrasse n'offre à la curiosité des visiteurs qu'une petite collection d'étoffes, d'armes, de coffres anciens, et d'accessoires pour processions comme de pesants reliquaires en forme de litière.

Là encore les marchands nombreux attestent le renom de ce lieu consacré.

*
* *

Ne nous attardant pas davantage (et peut-être ai-je déjà paru trop long au lecteur qui pardonnera au voyageur encore plein de son sujet), nous toucherons barre à Yokohama, le vaste port, fréquenté, qui donne la main à l'Asie comme à l'Amérique, par les nombreuses lignes de navigation, anglaises, américaines, allemandes, japonaises et francaise (cette dernière unique malheureusement).

Bien que d'un intérêt pittoresque fort relatif en lui-même, Yokohama est un point d'arrêt presque obligatoire pour tous ceux qui viennent au Japon ; aussi boutiques et magasins sont-ils pleins de bibelots de toutes sortes où l'amateur peut puiser à pleines mains mais en soulageant son porte-monnaie d'autant mieux que l'affluence de certains visiteurs, américains surtout, avilisseurs d'argent, ont fait renchérir les prix. Des hôtels, parmi lesquels il en est de bons tenus par de nos compatriotes, ne manquent pas. Les étrangers à demeure y sont plus nombreux que partout ailleurs au Japon et c'est par milliers qu'on pourrait presque les compter ; les Anglais tiennent la tête, les Américains après, puis les Allemands, et les Français sont au nombre d'une centaine (hommes pour la presque totalité) commerçants pour la plupart. Presque tous résident dans le quartier européen, compris entre la ville japonaise et la colline dite le « Bluff », et présentant sur le port un quai planté où s'élèvent hôtels, clubs, agences de navigation. Adossé à la hauteur où sont disséminés dans leurs jardins de nombreuses villas, homes particuliers, le consulat de France se distingue par son bel aspect d'édifice à la française.

Un long wharf permet aux navires d'accoster, malheureusement tous ne le font pas et il faut parfois, comme la chose m'advint, aller gagner son navire mouillé à quelque distance.

Encerclant la ville, qu'il dessert commercialement, un canal la met en rapport direct avec la mer par la baie de Mississipi où il débouche au delà du champ de courses près duquel je signalerai un curieux établissement de distraction : une pêcherie où moyennant quelques sous on peut prendre du poisson au choix, certain de n'être point bredouille. Avis aux pêcheurs à la ligne,

*
* *

Assise au fond de la vaste baie que le train longe pendant une heure la capitale moderne Tokio, ancienne Yedo. fondée par le Shogoun Ieyasu s'étale vaste comme Paris, toute coupée et recoupée de canaux, grands et petits, des plus animés, il n'est pas besoin d'ajouter. Sa population dépasserait le chiffre respectable de un million et demi. Grande ville dans toute l'acceptation du terme elle est percée de voies privées de trottoirs, sauf quelques grandes artères achalandées, et macadamisées généralement. L'animation des rues est grande vers le centre et au long de celles suivies par les lignes de tramways électriques (à moitié prix des nôtres). Malheureusement les multiples poteaux télégraphiques sont toujours aussi laids. Au centre de la cité entourée de vastes esplanades bordées par les diverses légations étrangères (celle de la France est plutôt modeste) avec double ceinture de fossés et remparts s'élève la Résidence Impériale et ses dépendances encadrée de son parc. L'entrée en est formellement interdite. Le palais est, paraît-il, des plus simples, il est du reste de date récente, la vieille demeure des mikados ayant été détruite par un incendie il y a une trentaine d'années. Mon intention ne saurait être de conduire le lecteur à travers cette ville et de la lui décrire en détail, qu'il sache seulement que Tokio est aussi le grand centre administratif avec les divers Ministères bâtiments sans intérêt et plus ou moins inspirés de notre architecture moderne. Aussi c'est dans cette ville que l'on coudoie le plus de Japonais européanisant et parfois affectant des airs de dédain pour les étrangers, se donnant un genre qui sonne faux avec leur accoutrement d'emprunt. Musées. Imprimerie Gouvernementale, Bibliothèque, Jardins botanique, zoologique, parcs publics, rien ne manque à Tokio, pas même les Grands magasins de nouveautés à l'instar du Louvre et du Bon Marché.

Certains parcs sont de vraies nécropoles comme celui de Shiba où reposent quelques Shogouns à l'ombre d'une puissante végétation. La simplicité des tombes contraste avec le luxe des temples tout laqués d'or, et revêtus d'une décoration fantaisiste extérieure si riche qu'on l'a masquée, pour la préserver, d'une enveloppe de bois. Des lampadaires complètent, là encore, l'ornementation extérieure. D'autres lieux publics accouplent la gaieté au funèbre comme à Uyeno et surtout à Akazuka. Dans le premier un musée nous procurerait une instructive leçon de choses, tandis que le second donne le spectacle d'une véritable

foire avec ses baraques, ses parades sur les traiteaux, ses bateleurs, acrobates, jongleurs, équilibristes, et ses fameux lutteurs, dont les défis passionnent les Japonais.

La principale attraction de ce lieu populaire très achalandé m'a paru sans conteste une sorte de jardin qui réunit un petit jardin zoologique et un simili musée Grévin avec des figures de cire groupées représentant des scènes de mœurs ou des épisodes tragiques tirés des légendes locales. A chacun des animaux de cette collection vivante, on peut donner de la nourriture, moyennant des sommes modiques, excellent et ingénieux procédé pour distraire le public tout en alimentant les pensionnaires de la ménagerie à ses frais (conseil à donner aux dompteurs et aux montreurs de nos fêtes foraines). Les singes qui abondent pourtant dans maints coins du Japon ont là leur cercle de curieux, tout comme chez nous. L'établissement donne aussi des spectacles et danses gratuitement et il se fait même, à l'occasion, marchand de ces arbres nains en pots, dont il a déjà été question, et dont j'aurais pour ma part cherché à me rendre acquéreur de quelques spécimens, n'était le souci coûteux du transport. D'une haute tour s'élevant près de là, on a un bon observatoire pour juger de l'ensemble de cette grande ville sans monument, ayant au résumé, comme toutes les cités japonaises, l'aspect d'un immense village.

Le parc est comme entouré d'un véritable bazar avec ses multiples échoppes aux innombrables articles à vil prix, dont la vue était bien faite pour me suggérer mille réflexions au point de vue commercial. Les marchands de gateaux, sucreries, bonbons, friandises, etc., et jusqu'à des restaurants surprendraient les clients européens de lieux semblables par le bon marché de leur étalage.

Pour ce qui est du temple lui-même, dédié à la déesse favorite Kwannon, il a retenu ma curiosité par l'originalité pittoresque de son sanctuaire tout encombré d'images vénérées, de petits autels, de tableaux, d'ex-voto, de lanternes dont quelques-unes en papier sont d'une dimension inusitée, sans parler de la superfétation des ornements et de l'accumulation des accessoires religieux : vases sacrés, brûle-parfums, fleurs, etc., dans l'encombrement d'une foule se renouvelant sans cesse. Quelle suite de scènes cinématographiques un impressario en quête de nouveauté et d'inédit aurait pu recueillir là ! Porte monumentale, pagode à étages, annexes, lampadaires, pierres sacrées, statues isolées, accompagnent le temple vénéré.

Dans l'enceinte du parc voisin Uyéno, un ou plutôt des musées

pourraient retenir notre attention, mais je n'en finirais pas.... J'ai noté au vol dans le plus important, le Musée Impérial, une statue équestre de l'Empereur (on ne dit plus Mikado), d'antiques et précieuses chaises à porteur, dont une, originale, est supportée par une roue (idée ingénieuse venant de Corée, paraît-il), des équipages princiers, un trône et une collection d'objets plus ou moins historiques, des armes et armures naturellement, des peintures, des bibelots. Des vitrines garnies de pièces de monnaie renferment des plaques de précieux métal, pièces rares, il n'est point besoin d'ajouter. Il me souvient avoir complété cette visite, trop rapide à mon gré, par celle d'un fort instructif musée commercial et d'une exposition artistique (toujours à deux ou trois sous d'entrée), où des peintres modernes m'ont paru intéressants, mais à la condition de rester Japonais et de ne pas aborder la peinture actuelle.

Des collines comme pour les parcs ci-dessus cités ou des tertres tout au moins ont toujours été réservés à des temples dont le vert entourage égaye la ville, tels ceux de Atago, Sanno, Kudan ; certains remontent à une haute antiquité, d'autres sont tout à fait modernes comme ce dernier que précède une longue avenue se convertissant en sorte de champ de foire à certaines fêtes (et elles sont nombreuses). Dans son enceinte, plantée de cerisiers, on a recueilli des souvenirs guerriers, des trophées de victoire, canons pris aux Chinois, armes, armures, étendards, et on exposait bien ostensiblement des drapeaux, uniformes et jusqu'à une civière russe encore maculée de sang ! Cela donnait à réfléchir.....

Tokio a aussi ses quartiers gais, celui des lutteurs ; des rues sont garnies de théâtres, de maisons de thé brillamment éclairées le soir et le public s'y presse en foule, malgré la situation extérieure du Japon.

*
* *

Notre excursion au Japon s'avance, mais il est encore un endroit célèbre où je m'en voudrais de ne point conduire le lecteur, c'est celui de Nikko. Une distance d'environ deux cents kilomètres le sépare de la capitale, au nord de laquelle il se trouve en dehors de la ligne ferrée montant dans le haut Nippon. Le site a été choisi à cause de son caractère pittoresque, sans doute, car il se présente tel dans son encadrement de montagnes, à l'entrée d'une gorge étroite d'une verdoyante vallée, porte de roches ouverte par le torrent. Dès le huitième

siècle, des moines seraient venus chercher un mystérieux asile de paix et de méditation dans ce lieu sauvage à l'ombre des forêts qui encore à l'heure présente cachent les temples les plus justement réputés du Japon. Des sanctuaires modestes, simples oratoires, s'édifièrent ; puis, petit à petit, la piété des fidèles aidant, des temples surgirent, le lieu acquit une réputation de saintcté, il devint vénéré et fréquenté ; les temples se multiplièrent tant et si bien qu'au seizième siècle on en comptait plus de trois cents, dont trente six grands, ou du moins d'une certaine importance. Les puissants d'alors avaient tourné les yeux de ce côté, certains avaient encouragé cet élan religieux, quelques-uns avaient même fait des dons aux couvents ou avaient contribué à l'embellissement, voire même à l'édification de temples. Les bonzes s'étaient, eux aussi, multipliés et avaient fini par former de véritables communautés à la tête desquelles étaient des grands prêtres. Ils recevaient des offrandes, des dons et s'enrichissaient ; bientôt ils recevaient des donations et ces couvents jouissaient des prérogatives ; finissant par se sentir puissants, il fallait compter avec eux et des luttes à main armée s'en suivirent parfois. Les fureurs de la nature, tremblements de terre surtout, aidèrent à l'œuvre de destruction des hommes, à tel point que ces temples disparurent presque totalement à travers les siècles. Puis, au dix-septième siècle, le lieu redevint en vogue et la forêt se remeubla à nouveau, rappelant, quoique de loin, le succès des âges passés ; ce fut vers cette époque que les grands shogouns tels Jeyasu et Jemitsu songèrent à choisir Nikko comme lieu de leur sépulture. Préparant de leur vivant leur dernière demeure, ils firent princièrement les choses, ne ménageant pas l'argent, comme on peut s'en rendre compte encore aujourd'hui à la vue de ces temples, rutilants d'or par endroits et dont le luxe décoratif éblouit par sa richesse comme par son originalité.

Pour bien faire concevoir ces édifices si particuliers et uniques dans leur genre, il convient tout d'abord d'expliquer le plan de leur conception. Ils ont été construits avec un ordre voulu sur une suite de terrasses taillées dans la colline, la plus élevée étant réservée à la tombe elle-même, La disposition est à peu près identique pour les deux grands monuments (ou plutôt groupe d'édifices). Comme nous l'avons vu partout ailleurs, tous les efforts se sont portés sur le côté décoratif tant extérieur, souvent qu'intérieur, les bâtiments toujours en bois, sur pilotis, avec leurs hautes toitures, n'affectant une recherche architectonique que sur leur façade.

Une longue avenue se poursuivant pendant des lieues dans la campagne, ancienne route ayant précédé le chemin de fer qui l'épuise



Avenue des Cryptomérias a Nikko.

et la coupe même, conduit à Nikko. Plantée de cryptomérias (pins à tronc droit), plus ou moins séculaires, elle cesse au village même, suite de magasins, boutiques, maisons de thé et hôtels, comme il convient à un lieu d'excursion et de pèlerinage, pour butter au torrent sur lequel sont jetés deux ponts de bois légers, mais que franchissait jadis d'un bond un pont sacré laqué rouge et enrichi d'ornements en bronze doré lequel (interdit au public et réservé aux grands prêtres ainsi qu'au souverain), emporté par une inondation a été reconstruit

provisoirement, il faut bien l'espérer, car il dépare le site actuellement. Au delà, l'avenue reprend pour escalader en une sorte d'escalier gigantesque le pied de la colline sacrée aux flancs verdoyants et fleuris tout ruisselants d'eau gazouillante.

Un premier temple se présente, car je veux faire grâce au lecteur d'un précédent rencontré dans le village, d'un autre abandonné et près duquel se dresse une rauge pagode environnée d'idoles anciennes, ainsi que d'une série de chapelles ou oratoires au minuscule torii. On lui a donné un nom antique : « Manganzi ». Se dressant noblement au milieu d'un gracieux et frais jardin où l'eau court abondante, il renferme une série originale de figures saintes, auréolées, bariolées et tristement trois grands Bouddhas tout dorés, cachés dans le sanctuaire. Un monument aussi bizarre qu'étrange, sorte de colonne-pilier à arcs-boutants se remarque avec deux beaux lampadaires de bronze dans le parterre où sont aussi installés les bonzes desservants.

Derrière et comme à l'écart, un temple modeste flanqué d'une tombe aussi modeste, semble se dissimuler der··ière les cryptomérias avec son robuste torii de bronze.

Enfin nous arrivons aux fameux monuments qui à eux seuls récompensent d'un voyage au Japon. Au haut d'une large avenue, malheureusement un peu dégarnie, un colossal torii de pierre apparait entre les fûts énormes de pins géants. Une place, clairière dans la forêt, suit avec une pagode de belle allure dont les cinq toitures semblent vouloir égaler ses hauts voisins toujours verts malgré les ans. De là l'ensemble des constructions étagées se soupçonne à demie enfouies qu'elles sont dans le bois. Gravissons les degrés au haut desquels un prêtre pointera le ticket exigé et dont le montant (environ deux francs) sert à enrichir la caisse de la société qui s'est chargée de l'entretien (onéreux) de ces monuments. On nous adjoindra un bonze quelconque, guide plus gênant qu'utile parfois, comme celui dont j'ai eu le malheur d'être gratifié, et la visite commencera. A l'entrée de cette première plateforme la Rossinante, pardon ! le cheval sacré attirera l'attention pour avoir, lui aussi, son obole, sous forme de quelques haricots ; il habite une écurie décorée et agrémentée d'un panneau représentant des singes, sacrés aussi sans doute. A côté sur un bâtiment figurent un éléphant et d'autres bêtes, (ce n'est pourtant pas l'entrée d'une ménagerie). A quelques pas on conserve une collection de costumes et accessoires servant à l'occasion de grandes fêtes (appelons-le : le magasin d'habillement). En face c'est la fontaine sacrée sous un élégant abri

décoré avec goût. Un torii de bronze se dresse au pied de la seconde terrasse tandis que des lampadaires parent la cour. On en compte par centaines dans l'ensemble des temples et ils sont si nombreux que l'on n'y prend plus garde. Cette seconde terrasse est très meublée par un clocher, deux autres sortes de tours-clochers élégantes de forme et d'ornementation, avec un large soubassement évasé et une toiture débordante, par des candélabres à nombreuses branches offerts par les Hollandais ainsi que par une curieuse et énorme lanterne tournante également en bronze, sans parler des arbres et de divers accessoires. Parmi les bâtiments groupés là il est un musée où sont précieusement conservés comme des reliques des vêtements, armes, bibelots, objets usuels, coffres et coffrets laqués or, ayant appartenu aux shogouns. Un autre est réservé aux danseuses sacrées, un autre encore abrite les reliquaires pesants tout sculptés et dorés que j'ai vu promener pompeusement à l'occasion des grandes fêtes du mois de juin. Puis (montons encore quelques degrés), c'est le parvis sacré du sanctuaire où s'alignent sous un porche magnifique les socques et chaussures des visiteurs. Les murs extérieurs et intérieurs sont ornés de sculptures coloriées, ou finement ajourés, de même que les portiques dont certains sont tout chargés de motifs décoratifs, des animaux de toutes sortes, lions surtout et chimères figurant des consoles ; c'est là tout une manifestation d'art bien faite pour surprendre d'autant plus qu'elle affecte ou revêt une expression symbolique qui nous échappe. Mais voici la partie réservée au culte et on ne peut se défendre d'un sentiment de respect en pénétrant dans le sanctuaire aux parois laquées d'or, aux colonnes de bois délicatement sculptées, aux baies laissant passer la lumière tamisée par des boiseries fouillées à jour. Quant à la tombe elle même où repose Ieyasu, sorte de lanterne de bronze, dont l'accès est défendu par une porte de bronze et que semblent garder le dragon et la cigogne symbolique tenant la fleur de lotus, on y accède par un long escalier escaladant la colline sous le couvert de la haute futaie. Et intérieurement je ne pouvais m'empêcher de songer devant le dernier asile du puissant prince jaune aux diverses visites déjà faites dans le cours de mes voyages aux tombes des monarques des pays que j'avais parcourus, et je comparais cette retraite cachée par la forêt mystérieuse aux palais funéraires des potentats indiens, à d'autres nécropoles d'Extrême Orient comme celle des souverains des royaumes d'Indo-Chine ou encore à celles que couvre le sable des déserts, en Asie comme en Afrique. Les unes étaient plus

pompeuses et prétentieuses, plus riches peut être, plus ostensibles et apparentes, aucune n'était aussi modeste et cachée.

Le monument de Iemitsu procède du même plan, c'est une superposition à peu près identique de terrasses. On y voit une série de constructions étagées, des clochers, des portiques, un riche sanctuaire et enfin la tombe elle-même, mais si riche et recherchée que soit la décoration de ces diverses parties dont les laques rouge et or gagneront à vieillir un peu (car elles ont été fraîchement restaurées) elle n'atteint pas le niveau des temples d'Ieyasu. Les portiques abritent des dieux au regard terrible lançant les éclairs et la foudre et peints en couleurs un peu vives ou des dragons à l'aspect féroce. Un « trésor » renferme des objets divers, telles des reliques.

En scrupuleux Cicerone je ne saurais enfin omettre le temple vénéré de Futa-ara, situé entre les deux groupes qui suffiraient à justifier le renom de Nikko.

Presque au pied de la colline sacrée un délicieux jardin public agrémenté de kiosques et de pièces d'eau a été aménagé pour les personnes que retiennent la fraîcheur et le calme reposant du site.

Je crois en avoir assez dit, peut-être trop penseraient certaines personnes....

* * *

Et cependant il me faut signaler pour ajouter, s'il est besoin, au charme de Nikko, que les excursions ou promenades n'offrent que l'embarras du choix. J'en retiendrai une entre toutes, celle au joli lac Chuzenji pouvant se poursuivre jusqu'à la cuvette alpestre de Yumoto, où des eaux thermales attirent chaque été un certain nombre de baigneurs.

Sans m'attarder aux détails de la route suivant le torrent pendant une bonne lieue environ je ne saurais oublier le pittoresque passage dans une gorge étroite et rocheuse qui suit, puis la montée sous bois en lacets où de distance en distance quelque maison de thé, généralement bien située, embrassant un joli coup-d'œil dominant quelque précipice où saute une blanche cascade, invite au repos. Le long du chemin on croise quelque paisible piéton, un palanquin se dandinant aux deux bouts d'un bambou porté par d'alertes coolies, ou une plus pesante charrette remorquée par un bœuf au pas lent, ou encore un kourouma tiré péniblement où descendant en cahotant. Et sans fatigue

à l'ombre sous le couvert des hêtres, les yeux noyés dans la verdure épaisse qu'émaillent les azalées, les glycines, en fleurs, on atteint le plateau (à près de quinze cents mètres d'altitude) où s'étale sur plus de deux lieues de longueur le miroir aux eaux transparentes et poissonneuses du lac, réputé pour ses truites saumonées. Un cadre de hauteurs verdoyantes l'environne pittoresquement, dominées par quelques sommets pointus. Sur ces bords enchanteurs un village s'est élevé motivé par la présence, à la saison chaude, de Japonais ou Européens désireux de goûter le calme et la fraîcheur. Lors de mon passage la plupart des maisonnettes étaient encore fermées ainsi que les petits magasins, seules quelques maisons de thé en bordure sur le lac s'offraient au passant et je n'eus que l'embarras du choix.

Quelques jours plus tard j'avais regagné Yokohama et je m'embarquais pour l'Amérique.

Je regrettais seulement que les circonstances ne m'eussent pas permis de pousser jusqu'au nord de Nippon et de jeter, ne fût-ce qu'un simple coup-d'œil, sur l'île de Yéso, si peu connue, si rarement visitée. C'est, en effet, une île encore relativement peu exploitée et dont le gouvernement n'a pu, malgré ses efforts, tirer jusqu'ici un réel profit. Des tentatives de colonisation militaire, à défaut d'autre, ont échoué ; mais avec l'expansion du Japon il n'y a pas de doute qu'un jour ou l'autre elle apportera son concours à l'œuvre nationale.

43e CONGRÈS DES SOCIÉTÉS SAVANTES

DE PARIS ET DES DÉPARTEMENTS

Le 43e Congrès des Sociétés Savantes de Paris et des Départements se tiendra à Alger en 1905, en même temps que le Congrès international des Orientalistes.

La session du Congrès des Sociétés Savantes s'ouvrira le Mercredi 19 Avril, la séance de clôture aura lieu le Mercredi suivant 26 Avril.

Le programme de ce Congrès qui comprend diverses sections, et notamment une section de Géographie historique et descriptive, est à la disposition des Membres de la Société de Géographie, qui désirent le consulter, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire.

Les mémoires destinés à être communiqués au Congrès doivent être envoyés avant le 31 Décembre prochain, au 5me bureau de la Direction de l'Enseignement supérieur au Ministère de l'Instruction publique à Paris.

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

POUR LE COMMERCE FRANÇAIS D'EXPORTATION

2, place de la Bourse, PARIS.

Nous avons reçu de notre distingué compatriote M. Lucien Derode, Président de la Chambre de Commerce de Paris, et Président de la Société d'Encouragement, une circulaire dans laquelle il est rappelé que la Société d'Encouragement fondée en 1894 et reconnue d'utilité publique, offre gratuitement son appui moral et même pécuniaire aux jeunes Français désireux d'aller déployer leur activité dans nos colonies ou à l'étranger.

A cette circulaire était joint le Bulletin publié par la Société, il offre le plus grand intérêt pour tous ceux qui veulent se créer une situation hors de la mère-patrie. Aussi, constate-t-on que les Chambres de Commerce de toutes les grandes villes de France ont prêté leur concours à cette œuvre éminemment utile au point de vue de notre commerce d'exportation.

Les documents, dont nous venons de parler, ainsi qu'un tableau faisant ressortir les avantages et les conditions du patronage offert par cette Société sont à la disposition de ceux de nos Membres qui désireraient en prendre connaissance, au Secrétariat de la Société de Géographie, 116, rue de l'Hôpital-Militaire, à Lille.

BIBLIOGRAPHIE

A MADAGASCAR, par le Docteur d'Anfreville de la Salle. Paris, Plon, 1904.

L'auteur de ce livre ne partage pas, vis-à-vis de Madagascar, l'optimisme voulu et calculé auquel nous a habitués, suivant lui, une « publicité intelligente ». Il y a encore beaucoup à faire dans notre récente colonie, tout ce qu'on y a fait d'ailleurs ne lui semble pas exempt de critique, et les renseignements qu'on a publiés sur la prétendue richesse du pays, méritent d'être quelque peu révisés. C'est l'opinion de M. le Docteur d'Anfreville, et il a raison de nous la donner. Une vérité est toujours bonne à dire, surtout en matière d'organisation coloniale.

Néanmoins, ces critiques portent bien plutôt sur des questions de détail, que sur l'œuvre en général. L'auteur ne se fait nullement faute de reconnaître les grands résultats accomplis, en particulier les qualités de nos soldats et de nos fonctionnaires, qualités corrélatives à leurs défauts. Il rend justice surtout à leur dévouement et à leur bonne volonté. Et il n'oublie pas que, là où ils n'ont pas réussi, ce n'est pas toujours eux qu'il faut rendre responsables.

En somme, disent les conclusions du livre, s'il y a en certains points de « criantes imperfections », dans l'ensemble « notre œuvre s'affirme bonne à Madagascar. Elle l'est pour la civilisation comme pour le pays, elle l'est encore pour les Malgaches ». Dès lors, il n'y a pas de raison pour que, de l'optimisme excessif signalé au début, nous passions à un défaut contraire.

L'IDÉAL AMÉRICAIN, par Théodore ROOSEVELT. Traduit par A. et E. De Rousiers. Paris, Colin, 1904.

Il y a donc un « Idéal » américain ?

Oui, certes, il y en a même deux. Le premier est très noble, il n'appartient qu'à un petit nombre de privilégiés, et nous Français, nous sommes faits plus que tous autres pour le comprendre, tout en prenant plaisir au style de haut goût dans lequel il est exprimé. Le passage suivant est symptômatique à cet égard. Le Président Roosevelt s'y attaque à ceux de son pays, — si nombreux —, qui méritent suivant lui l'appellation de *dollar hunting animals* (animaux dressés à la chasse du dollar) :

« Aux hommes d'une certaine espèce, le commerce et les biens matériels sont autrement sacrés que la vie ou l'honneur, de bien plus d'importance que les hautes pensées et les sublimes émotions, qui seules font la force d'une nation. Ils croient avec une foi rendue presque touchante par son absolue naïveté que l'Ange de la Paix, drapé dans un vêtement de calicot, a donné aux hommes son message final, lorsqu'il les a implorés d'employer toutes leurs énergies à produire l'oléo-margarine à un quart de sou en moins le quartaut, ou d'importer des lainages revenant un peu moins cher que ceux fabriqués à l'intérieur. Ces solennels bavards s'efforcent d'atteindre un idéal joignant heureusement l'imagination d'un épicier au cœur d'un babouin du Bengale. Ils sont absolument incapables de ressentir un frémissement de généreuse émotion, ou le plus léger battement de ce cœur qui donne au monde ses hommes d'État, ses patriotes, ses guerriers, ses poètes, et qui fait d'une nation autre chose qu'une matière encombrante à la surface du globe ».

Et il y a encore, dans ce livre d'un grand citoyen, bien d'autres belles paroles auxquelles nous ne pourrions qu'applaudir. Malheureusement, à ce premier idéal, un peu platonique, il en joint un second, plus proche des réalités tangibles, qui est aussi celui du grand nombre des Américains. Lisez le chapitre intitulé : « Le véritable américanisme », ou celui qui a pour titre : « La Doctrine de Monroë ». c'est toujours le même souffle joyeux et fort, mais il semble qu'il y fasse vibrer je ne sais quel appel de clairon, précurseur peut-être des batailles prochaines : « Nous combattrons pour l'Amérique aussi souvent que ce sera nécessaire. L'Amérique partout et toujours. L'Amérique contre l'Allemagne, l'Amérique contre le monde : l'Amérique à tort ou à raison ; l'Amérique toujours. Nous sommes Américains ». Ces paroles ne sont pas celles du Président Roosevelt en personne, il ne fait que

les citer d'après un de ses compatriotes, mais il suffit qu'il les sanctionne de son approbation pour nous inciter quelque peu à réfléchir sur l'ivresse particulière que semble donner aux Américains le sentiment de leur propre grandeur. Malgré tout, il faut les admirer. Ils ont un idéal d'hommes libres, d'hommes d'action. Cela vaut mieux, même pour la civilisation dans son entier, que l'inertie et le fatalisme dans lequel s'endorment certaines nations de la vieille Europe. « Le devoir évident de tout homme est d'envisager l'avenir sans souci des difficultés de l'heure présente, tournant les yeux vers la lumière du côté où il voit la lumière, et jouant bravement son rôle d'homme parmi les hommes ». Cela, c'est du pur Roosevelt.

G. HOUBRON.

VOYAGE EN FRANCE, par Ardouin-Dumazet. 38e série : Volume de 330 pages, avec de nombreux croquis ou cartes, broché, 3 fr. 50 c. ; élégamment relié, 4 fr. Paris, Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts.

Dans le grand mouvement qui entraîne nos provinces françaises à se faire connaître, à attirer les touristes, les pays situés entre les Cévennes et les Pyrénées prennent une part active. Castres et Carcassonne deviennent des centres d'excursion d'une singulière vitalité, favorisés par le voisinage de Toulouse, la grande et brillante capitale artistique du Midi.

Le nouveau volume de M. Ardouin-Dumazet vient en aide aux patriotiques efforts des habitants du **Haut-Languedoc.** Il est entièrement consacré à ce pays, si varié d'aspect, où les plaines monotones mais opulentes de la Garonne et de l'Aude sont encadrées par les avant-monts pyrénéens des Corbières et les avant-monts cévenols de la Montagne-Noire. Pays peu connus jusqu'ici, mais qui vont être mis en lumière par cette 38e série du *Voyage en France.*

Faire l'éloge de cet immense travail serait inutile, on a épuisé à cet égard les formes de la louange. Il touche à toutes les branches du labeur et de l'esprit humain, comme il est une admirable mise en lumière des beautés pittoresques d'un pays. Ces mérites si divers, qui ont fait le succès du *Voyage en France,* se retrouvent dans le Haut-Languedoc. Si M. Ardouin-Dumazet peint avec une saisissante vérité les grands paysages et les curiosités de la Montagne-Noire, du Sidobre, des monts de Lacaune, du Caroux, du Saumail, des chaudes vallées des Corbières, s'il nous intéresse vivement à la majesté de la plaine et à sa vie agricole si intense, il sait évoquer le passé ou dire la vie intellectuelle présente.

C'est le souvenir des Albigeois et de la campagne tragique qui les extermina à chaque instant évoqué : c'est avec l'admirable ruine de la cathédrale d'Alet, la vision du saint évêque Pavillon et de toute l'époque de Port-Royal. Même après tant d'écrivains, M. Ardouin-Dumazet a su rendre vivant pour le lecteur le fier décor de Carcassonne, comme il a rendu le site étrange de Minerve. S'il nous dit la fièvre vinicole de Lézignan, le travail curieux des *dinandiers* du Durfort, la préparation du champagne languedocien ou blanquette de Limoux, la recherche de l'or dans les sables de l'Ariège, il fait aussi revivre l'épopée de Riquet créant le canal du Midi et nous dit la mélancolie des vieilles cités épiscopales décapitées par la Révolution, telles que Saint-Papoul, Rieux et Mirepoix.

Avec Toulouse, il montre comment une cité d'art est née, a grandi et se développe. Puis il nous révèle le Plantaurel ou petites Pyrénées, région industrielle vivante par ses fabriques, charmante par ses sites. Et toujours semble flotter sur

ces pages la vision lointaine des Pyrénées blanches de neige qui festonnent l'horizon au Sud et dans lesquelles M. Ardouin-Dumazet va nous faire pénétrer par ses trois prochains volumes, 39, 40 et 41, qui sont entièrement consacrés à ces montagnes et achèvent les excursions à travers les provinces françaises.

Il ne reste plus, en effet, à paraître que quatre volumes sur l'Ile-de-France (42 à 45) et trois volumes sur Paris (46 à 48) pour compléter la colossale entreprise d'un écrivain qui a su mener à bien ce *Voyage en France,* exécuté avec une rare probité littéraire, car M. Ardouin-Dumazet ne parle que de ce qu'il a vu au cours de cette exploration méthodique qui dura quinze années.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL.

Le rapport de M. Lucien Hubert sur le Maroc. — A la suite du projet de résolution déposé par M. Jaurès et tendant à l'ouverture de crédits pour le développement d'œuvres de civilisation chez les tribus musulmanes du Maroc, la Chambre des Députés dans sa séance du 14 Juin dernier a renvoyé l'examen de ce projet à la Commission des affaires extérieures, des protectorats et des colonies présidée par M. Étienne.

Le rapport de cette Commission présenté par M. Lucien Hubert, et qui sera soumis à la discussion de la Chambre des Députés à la rentrée d'Octobre, offre un intérêt tel que nous avons jugé bon d'en donner une rapide analyse et aussi quelques extraits, que nous trouvons dans le Bulletin d'Août du *Comité de l'Afrique française.*

Il semble à première vue que la convention franco-anglaise du 8 Avril dernier ait fait faire à la question marocaine un pas tellement décisif, que les projets antérieurs à cette date n'aient gardé qu'une valeur historique ; tel n'a pas été l'avis de la commission, et il lui a paru au contraire que la proposition de M. Jaurès conservait toute son actualité, si même elle n'avait acquis une plus grande urgence par suite des derniers événements. Ce serait une étrange erreur de croire que la dernière convention, nous ait fourni la solution de toutes les difficultés, alors qu'elle n'a fait que nous donner la possibilité de rechercher utilement cette solution :

« La seule certitude que nous avons désormais, et ce n'est pas là un résultat négligeable, est que nous ne serons contrecarrés dans notre œuvre par aucune rivalité, les puissances intéressées directement s'effaçant devant la légitimité et l'ancienneté de nos droits.

Que cette situation privilégiée nous crée des devoirs, cela n'est pas douteux, et

nous serions mal fondés à nous en plaindre : responsabilité est le corollaire fatal de prépondérance.

....

Le pays a affirmé sa volonté de prendre au Maroc la place prépondérante qui lui est due, il appartient au Gouvernement de dégager et au Parlement d'approuver la formule d'une action dont les principaux caractères devront se résumer dans ces termes : ni hésitation ni aventure ».

M. Lucien Hubert donne ensuite un aperçu sommaire des conditions physiques et politiques que notre action rencontre au Maroc, pays plus riche et plus peuplé que le reste de la Berbérie, mais plus difficile à tous égards. Peut-être s'exagère-t-il quelque peu la netteté de la division en *Blad-Makhzen* et *Blad-Siba*, division essentiellement flottante et changeante. Il n'est pas entièrement exact de dire que « le *Blad-es-Siba* comprend tout l'empire à l'Est de la ligne Tetouan-Merrakech-Mogador ». En fait, il y a plusieurs enclaves à l'Est de cette ligne, entre autres Oudjda et le Tafilelt, où le sultan a *toujours* fait sentir son action. En sens inverse, on pourrait accorder à M. Jaurès que le sultan, souverain partout, n'est obéi nulle part : il en résulte que les œuvres de civilisation que l'on préconise pourront être utilement entreprises, non seulement dans le pays *Siba*, mais dans le Maroc tout entier.

M. Hubert rappelle d'abord les dangers incessants auxquels le voisinage du Maroc a toujours exposé l'Algérie : guerre de 1844, insurrection des Ouled-Sidi-Cheikh, insurrection de Bou-Amama. Il résume ensuite les événements qui ont amené, en 1890, l'occupation du Touat et finalement la solution, trop longtemps attendue, de la question saharienne. La question des oasis et celle des Touareg, insignifiantes en elles-mêmes, n'avaient grossi démesurément que dans notre imagination et par suite de nos hésitations prolongées. Peut-être le résultat aurait-il pu être acquis à moins de frais, mais tout est bien qui finit bien. La question de Figuig s'est trouvée résolue à son tour, et si l'on veut bien se remémorer quelle était notre situation sur la frontière algérienne il y a six ans, on ne peut nier que des progrès considérables aient été accomplis. Le moment n'est pas venu sans doute d'écrire l'histoire de cette affaire du Touat, dont certains éléments, internes et externes, ont été, volontairement sans doute, laissés dans l'ombre par M. Hubert. En réalité, si nous avons longtemps atermoyé, c'est surtout dans la crainte de nous aliéner le Makhzen et d'ouvrir la question marocaine par le plus mauvais côté. Le Makhzen fut effectivement au début fort inquiet et fort mécontent : heureusement, à partir de 1899, le poste diplomatique de Tanger fut confié à des ministres tels que M. Revoil d'abord, puis M. Saint-René Taillandier. Finalement, et indépendamment même de toute autre considération, notre situatien auprès du Makhzen, qui aurait pu se trouver irrémédiablement compromise par l'affaire du Touat, en fut au contraire fortifiée ; les accords de 1901 et 1902 amenèrent le sultan à s'incliner devant le fait accompli ; c'est que les musulmans ne sont sensibles qu'à la force ou à la menace de la force : il ne faut jamais l'oublier.

Au même moment, les imprudences de Moulay-Abd-el-Aziz provoquaient l'insurrection de Bou-Hamara ; les défauts aussi bien que les qualités de ce jeune sultan acheminaient rapidement le Maroc vers l'inévitable : le problème marocain était posé.

La récente convention franco-anglaise, que les coloniaux ont le devoir de louer et de défendre contre certaines intransigeances, a grandement simplifié notre tâche au Maroc :

« Elle a tout d'abord réglé en grande partie la situation internationale et nous

permettra d'établir avec plus de certitude le programme de pénétration économique dans l'empire chérifien.

La formule qui se dégage de l'accord franco-anglais est celle « d'influence prépondérante ». Elle est assez étroite pour ne blesser aucune susceptibilité et assez large pour satisfaire toute ambition raisonnable ».

Mais l'œuvre qui paraît à M. Hubert la plus urgente en même temps que la plus difficile, c'est celle de la mise en valeur du pays, qu'il faut pourvoir d'un commencement d'outillage économique. Cet outillage est aujourd'hui absolument nul ; il n'y a au Maroc ni routes, ni ports, ni travaux publics d'aucune sorte. Mais si tout est à faire, on ne saurait tout entreprendre à la fois et il est indispensable de régler l'ordre dans lequel se feront les travaux. Les plus urgents sont bien, comme le pense M. Hubert, ceux à entreprendre à la côte : reconnaissance hydrographique, amélioration sommaire des ports, éclairage des abords :

« Dès que ces débouchés seraient construits, il faudrait que le rail vînt leur donner un hinterland. La ligne Tlemcen-Taza-Fez jusqu'à l'Atlantique est plus urgente ; elle seule permettra une prompte pacification du Bled-es-Siba, en mettant Taza, le point de suture entre le Riff et l'Atlas, la séculaire capitale de l'insurrection, à quelques heures de Tlemcen. Déjà le Parlement a compris cette nécessité en ordonnant de poursuivre jusqu'à la frontière la voie de Tlemcen à Marnia ».

Cette très importante déclaration de M. Lucien Hubert est à retenir et à méditer. Pour notre part, nous estimons que pas un seul kilomètre de rail ne doit être posé dans d'autres parties du Maroc tant que la voie ferrée ne reliera pas Tlemcen à Fez : nous aurons sans doute à revenir sur ce point.

En terminant, M. Hubert avait à se prononcer sur la proposition de M. Jaurès, ainsi conçue :

« La Chambre invite le Gouvernement à inscrire dans le prochain budget des crédits au budget des Affaires étrangères et des crédits de subvention au budget algérien, pour développer pacifiquement, chez les tribus musulmanes qui avoisinent l'Algérie, d'accord avec ces tribus et avec les autorités dont elles relèvent, des œuvres de civilisation : caisses de réserve contre la famine, distributions de grains, écoles, infirmeries, soins médicaux, marchés, voies de communication ».

La commission bien qu'estimant que la formule de M. Jaurès, en tant que plan de notre action au Maroc, n'était pas assez générale, s'est entièrement ralliée à son principe même et aux idées d'action pacifique dont elle s'inspire. Elle propose en conséquence le projet de résolution suivant :

« Article unique.

La Chambre invite le Gouvernement à lui présenter un projet de loi ouvrant un crédit de 600,000 francs, destiné au développement d'œuvres de civilisation chez les tribus musulmanes au Maroc et réparti de la façon suivante :

300,000 fr. à titre de subvention au budget de l'Algérie ;

300,000 fr. à titre de crédit supplémentaire au budget du Ministère des Affaires étrangères ».

FRANCE.

Le Canal du Nord-Est. — Nous empruntons à la « Ligue maritime », organe de la *Ligue maritime française* qui possède à Lille un Comité placé sous

la présidence de M. Victor de Swarte, l'article suivant dû la plume d'un armateur de Dunkerque :

« Dunkerque est celui de tous nos ports qui a fait les progrès les plus rapides : son trafic a doublé en vingt ans. La plupart des dépenses faites, un peu au hasard, sur des points beaucoup trop nombreux du littoral étant restées stériles, ce rapide accroissement devait assurer à la vieille cité des dunes la sollicitude gouvernementale.

Elle ne lui a pas fait défaut. Depuis trois ans, cette hausse rapide du trafic s'est arrêtée : le port de Dunkerque est, lui aussi, devenu stationnaire. Et les Dunkerquois de s'écrier : il nous faut des lignes de navigation régulières ! Les lignes régulières font la fortune d'un port, comme la clientèle fixe celle d'une maison de commerce. Aidez-nous à créer de nouveaux bassins, à préparer des places d'accostage pour les navires de nouvelles lignes régulières ; vous nous verrez alors reprendre notre marche en avant, un instant interrompue. Et, dociles à cette invitation, les pouvoirs publics viennent de souscrire, avec l'aide de la Ville et de la Chambre de Commerce, les sommes nécessaires au prolongement de deux darses.

Le passé est un sûr garant de l'avenir : les dépenses ainsi faites ne seront pas perdues. Mais elles ne le seront pas parce qu'elles en entraîneront fatalement d'autres d'un autre ordre, dont il eût peut-être été plus logique de s'occuper tout d'abord.

Des places d'accostage ! Il n'est pas très sûr qu'il en manque aujourd'hui à Dunkerque. Bien d'autres ports français en ont beaucoup trop, qui demeurent éternellement vides. C'est qu'il ne suffit pas de pouvoir abriter les navires d'escale ; il faut assurer à ses clients habituels un fret habituel, la certitude qu'ils trouveront toujours de la marchandise disponible, en quantité suffisante pour leur éviter l'opération désastreuse qui consiste à relever sur lest. Pour cela, il faut à l'exportation des marchandises lourdes, houille, machines et plaques de blindage, rails et pièces métallurgiques. Et si Dunkerque ne voit plus s'accroître son trafic, n'est-ce pas surtout parce qu'il est resté exclusivement le débouché de Lille, Roubaix, Tourcoing et autres centres industriels du Nord, qui reçoivent beaucoup de marchandises lourdes, mais n'offrent comme exportations qu'un fret dérisoire, si bien que, sur un mouvement de 3 millions de tonnes, il y en a à peine un cinquième à la sortie ?

Or, pour montrer quel peut être l'avenir de notre grand entrepôt maritime du Nord, il suffit de rappeler que dans sa sphère d'action se trouve l'industrielle et minière Lorraine qui, en quelques années, a étendu son marché d'une vingtaine de départements aux limites de la France entière et dans laquelle le seul groupe de Longwy a, en vingt-cinq ans, doublé le nombre de ses hauts-fourneaux et triplé sa consommation houillère et sa production métallurgique, dans laquelle enfin les 2 milliards de tonnes de minerai récemment découvertes au plateau de Briey offrent, avec la possession d'un des plus riches gisements du monde entier, les garanties d'une prospérité d'autant plus assurée que les gisements d'Espagne et du Luxembourg sont aujourd'hui en voie d'épuisement.

Eh bien, ce trafic échappe absolument à Dunkerque. Par voie d'eau, Anvers est à 338 kilomètres de Mézières, Dunkerque à 454 kilomètres ; Anvers est à 426 kilomètres de Longwy, Dunkerque à plus de 500 kilomètres. Par chemin de fer, les minerais étrangers à destination de Longwy paient 4 fr. 98 d'Anvers et 6 fr. 50 de Dunkerque ; les fontes de Longwy destinées à l'exportation paient 6 fr. 89 jusqu'à Anvers et 10 fr. 70 jusqu'à Dunkerque. On a pu dire, sans exagération, qu'au point de vue économique l'Est de la France est annexé à la Belgique.

Or, le remède à cette situation existe, tout au moins à l'état de projet : c'est le

canal du Nord-Est, c'est-à-dire le canal de l'Escaut à la Meuse et le canal de la Chiers. L'idée d'un canal de l'Escaut à la Sambre, premier tronçon d'un canal de l'Escaut à la Meuse, a préoccupé les pouvoirs publics dès 1776. La Révolution interrompit les études, l'Empire ne les reprit pas, et pour cause, la configuration territoriale de la France s'étant trouvée modifiée, et tout notre effort se portant alors sur Anvers ; depuis plus de vingt ans le canal du Nord-Est est déclaré d'utilité publique, et ce mirage décevant s'éloigne chaque fois qu'on croit en tenir la réalisation.

Le canal du Nord-Est mettrait Dunkerque à 325 kilomètres de Mézières, à 570 kilomètres de Nancy, alors qu'Anvers est à 338 kilomètres de la première de ces villes et à 588 de la seconde, et offrirait l'occasion d'une concurrence au port belge d'autant plus facile qu'il faut, pour remonter de celui-ci dans l'Est français, vaincre le courant de la Meuse. Il serait surtout le trait d'union du pays de la houille avec le pays du minerai ; il aurait à ses deux extrémités, d'une part, le port naturel de toute la région qu'il est appelé à desservir et le plus grand centre charbonnier de France ; d'autre part, le plus important centre métallurgique et les deux plus puissants bassins miniers de notre pays ; il éviterait aux hauts-fourneaux du Nord l'obligation de consommer les minerais espagnols, aux hauts-fourneaux de l'Est la nécessité d'avoir recours aux houilles belges. Il suffit de noter ce point pour montrer que la création de cette voie de communication entre deux régions solidaires l'une de l'autre, dont chacune produit ce que l'autre consomme, n'est pas seulement une question vitale pour notre grand port du Nord, mais qu'elle constitue une nécessité économique pour le pays tout entier.

Jamais une voie navigable n'a été projetée dans de telles conditions d'utilité et de succès. Si pour chaque projet de chemin de fer ou de canal, on avait tablé uniquement sur les quelques voyageurs qui se déplaçaient en diligence ou sur le roulage modeste qui parcourait nos grandes routes, il est bien clair qu'on n'eût jamais créé ni chemin de fer, ni canal. Or, ici le trafic existe avant même que la voie ne soit créée : il y a 500,000 tonnes de marchandises françaises ou destinées à la France qui chaque année prennent la voie d'Anvers et qui transiteraient en majeure partie par le nouveau canal ; il y a les transports de combustible entre le Nord et Nancy qui, par voie ferrée, sont passés de 46,130 tonnes en 1880 à 348,304 en 1898, tandis que la batellerie doublait, dans la même période, sa part dans ces mêmes transports, et atteignait au chiffre de 288,813 tonnes, l'ensemble donnant ainsi un accroissement de 800 %. Joignons-y le transit futur des houilles du Nord et du Pas-de-Calais vers l'Est, des minerais de l'Est vers le Nord ; il ne serait pas nécessaire que ce trafic nouveau et certain prît de bien amples proportions pour arriver aux prévisions modestes d'un mouvement annuel de 1,800,000 tonnes que M. Guillain, dans son rapport, déclare amplement suffisant pour couvrir, au moyen d'un péage de 8 millimes (0 fr. 008) par tonne et par kilomètre l'intérêt et l'amortissement de la moitié de la dépense, restant, en vertu des dispositions actuellement admises en matière de travaux publics, à la charge des intéressés. La Chambre de Commerce de Dunkerque s'est déclarée prête à agir : les grandes Compagnies houillères, les puissantes entreprises métallurgiques ne la suivront-elles pas dans cette voie ? »

GEORGES MORAEL.

Ces lignes montrent à l'évidence les liens des intérêts généraux du pays et en particulier de notre région avec ceux de la navigation maritime aussi bien que fluviale. On a dit bien souvent dans nos milieux : en quoi le développement de la Marine, qui est l'objectif de la « *Ligue maritime française* », touche-t-il des ter-

riens comme nous ? Si cependant le Canal du Nord-Est s'établissait, donnant à nos transports par mer ce fret si désiré, qui ne voit tous les avantages que retirerait notre industrielle région du développement des lignes de navigation : ce serait pour les houillères du Nord et du Pas-de-Calais la possibilité de déverser leur charbon non seulement vers la Lorraine en combattant l'introduction belge et allemande, mais aussi vers le Nord pour l'approvisionnement des vapeurs et même pour l'exportation par mer ; pour nos industries métallurgiques et de construction métallique des facilités plus grandes de livraison à l'intérieur et à l'étranger. Et ce mouvement une fois créé n'entraînerait-il pas une sortie plus active de nombreux produits de nos industries ?

Ce serait un accroissement de toutes nos forces productrices depuis la Lorraine jusqu'à la côte flamande.

Prêtons donc notre concours aux institutions comme la *Ligue maritime française*, dont le but est le relèvement de la marine.

AFRIQUE.

L'accord Franco-Anglais et les Marocains. — Il n'est pas facile de savoir au juste quelle impression a produite au Maroc l'accord franco-anglais.

D'abord, aucun courant de vie générale n'anime le Maroc ; si l'on peut parler de l'impression produite en France ou au Japon par une déclaration de guerre ou un traité de paix, il n'en est pas de même au Maroc. Puis, les musulmans sont les gens les plus secrets du monde, et ceux dont il est le plus malaisé de pénétrer les sentiments. Enfin les Européens conversent surtout avec leurs serviteurs ou avec les gens qui dépendent d'eux, et ceux-ci disent toujours ce qu'ils présument devoir être agréable. Ayant eu la bonne fortune de me trouver à Fez au moment où y est parvenue la nouvelle des récents événements, j'ai pu recueillir quelques échos des conversations qui se tiennent dans la vieille capitale de l'Islam occidental. Mais je me hâte d'ajouter que ces quelques notes ont une valeur nécessairement relative et changeante, et que ce qui était vrai hier peut ne pas l'être demain.

Au début, on ne voulut pas croire à l'arrangement ; tant de fausses nouvelles circulent en ce pays qu'on y est fort défiant. Puis il fallut bien se rendre à l'évidence, et dès lors toutes les classes de la population eurent le sentiment que quelque chose de décisif s'était passé ; on sentit que la *hamaïa*, la protection plus ou moins atténuée des chrétiens, était désormais fatale.

Le peuple, très simpliste et connaissant mal l'état réel des choses, y voit tout naïvement le *doukhoul-en-Nsara*, l'invasion des chrétiens. Pour lui, il n'y a qu'une explication : Mouley-Abd-el-Aziz a vendu son pays aux Français ; aussi le sultan jouit-il d'une assez jolie impopularité. On lui attribue notamment la crise monétaire qui sévit en ce moment ; son argent, dit-on, fuit des mains et ne profite pas : il n'a pas la *baraka* (bénédiction divine).

Mais Fez est une ville de commerce et une ville religieuse. Les négociants, qui entendent fort bien leurs intérêts, ne verraient pas d'un trop mauvais œil une modification de l'état de choses actuel, modification qui, en fortifiant le makhzen, rendrait les routes plus sûres et les transactions plus faciles ; ils se rendent compte que la sécurité des biens et des personnes, jusqu'ici si précaire, trouverait ainsi de sérieuses garanties. Quelques travaux publics entrepris avec prudence et sans apparat, la création de banques qui régulariseraient les opérations de change et où les capitaux seraient parfaitement à l'abri des caprices du pouvoir, ne seraient pas pour leur déplaire. Mais on les trouverait résolument opposés à l'annexion ou

même à un protectorat à la manière tunisienne, qui, à leurs yeux, ne serait qu'une annexion déguisée.

La classe religieuse est hostile et ne peut être qu'hostile, parce qu'elle vit de la haine des chrétiens et qu'elle s'oppose à nous comme le noir s'oppose au blanc. Il y a cependant un saint homme, béni de Dieu, car sa cervelle est un peu dérangée, qui nous est très sympathique comme le marabout qui annonça jadis notre entrée en Tunisie, il déclare partout qu'il faut aimer les Français ; il prophétise leur venue et leur baise la main chaque fois qu'il les rencontre ; mais son cas est évidemment exceptionnel. L'inévitable hostilité des oulémas et des tolbas ne paraît pas extrêmement redoutable et semble vouloir se traduire par des discours plutôt que par des actes.

Il n'est pas douteux que nous ayons à Fez des sympathies plus ou moins intéressées. On ne saurait se dispenser de dire ici que nous les devons pour une très large part à notre consul, M. Gaillard, qui a su se faire accepter peu à peu dans les milieux musulmans les plus fermés ; son influence, pour être moins bruyante que certaines autres, n'en est que plus efficace.

Parmi les gens du makhzen, dans ce qu'on pourrait appeler les milieux officiels, beaucoup de jeunes secrétaires nous sont favorables ; ne profitant pas de la *naïba*, c'est-à-dire de la « gratte » provenant de ce qu'une partie de l'argent versé par les caïds reste aux mains des ministres, ils n'ont pas intérêt à ce qu'on rétablisse cet usage, supprimé en principe il y a deux ans. Ils verraient au nouvel état de choses l'avantage que leur situation serait mieux garantie et que, lorsqu'ils auraient cessé de plaire, ils ne seraient plus jetés en prison les fers aux pieds.

Quant aux ministres, aux vizirs, à côté de ceux qui, comme Si Feddoul Gharnit, représentent le vieux makhzen, le *Non possumus* opposé à toutes les demandes des chrétiens, il y en a d'autres qui se rendent compte que les temps sont changés et qu'on est engagé sur une pente où il n'est pas possible de s'arrêter. Le meilleur moyen de rester un État, de sauver du naufrage tout ce qui peut encore être sauvé, n'est-il pas de jeter du lest ? Ces hommes, s'ils sont fermés à certaines idées européennes, sont beaucoup plus instruits qu'on ne le croit des conditions présentes de l'Europe et du monde. Notre intérêt est d'accord avec le leur pour souhaiter que la transformation se fasse doucement, sans heurt, en évitant, si c'est possible, les expéditions militaires et les révolutions, qui, d'une part, rendraient notre tâche plus coûteuse et plus difficile, et, d'autre part, nous mettant dans la nécessité de procéder à une véritable main-mise, ne nous permettraient plus de leur laisser le gouvernail.

S'ils savent céder à temps, les changements peuvent être réduits au minimum et nous n'interviendrons que dans la mesure strictement indispensable à la sauvegarde de nos intérêts ; s'ils résistent avec trop d'obstination, la solution qui prévaudra sera forcément plus radicale. Ils le sentent parfaitement. Certains vizirs consentiraient à des réformes dans les finances, dans l'armée, dans les travaux publics ; ils savent bien que ce qu'on appelle l'État marocain marche de plus en plus mal et se détraque complètement. D'autre part, le jeu de bascule qui leur avait permis jusqu'ici de se jouer de l'Europe a pris fin par l'accord des deux grandes puissances intéressées : tout leur conseille donc de consentir à des réformes. Mais l'essentiel, pour eux comme pour nous, est qu'il s'agisse bien de réformes et non d'une occupation plus ou moins déguisée.

Que dire du sultan ? — On a tracé bien des fois le portrait de Mouley-Abd-el-Aziz, et la photographie a popularisé ses traits. — Les yeux sont beaux et expressifs, le sourire gracieux dans une face bouffie et empâtée. Tous ceux qui l'approchent disent qu'il est bon et affable, cherchant à faire plaisir à ceux qu'il a

en amitié, tout à fait dépourvu de cruauté et répugnant absolument à faire souffrir qui que ce soit. Il a une intelligence très spéciale, appliquée principalement à la mécanique ; il est capable de remonter pièce à pièce une automobile qu'on a une seule fois démontée devant lui : c'est, comme Louis XVI, un habile ouvrier. Mais il s'éloigne singulièrement du type idéal du souverain marocain ; il n'aime ni la guerre ni les affaires ; il est resté très enfant, nul ne l'ayant instruit ni formé à son métier de roi. Tenu en tutelle étroite par le grand-vizir Ba-Ahmed, puis par El-Menebhi, il est ensuite devenu la proie de divers conseillers européens dont il n'a pas toujours eu à se louer, car ils n'ont cherché qu'à profiter de son inexpérience pour lui vendre des jouets coûteux. Aujourd'hui, il est sans guide et sans boussole ; il se méfie de tout le monde ; c'est un Louis XIII sans Richelieu. Quand on cherche à savoir quels sont, parmi les Européens ou les musulmans, ceux qui ont de l'action sur lui, on vous répond : « Personne n'a d'action sur le Sultan ; aujourd'hui, c'est tel ministre, demain, tel autre ». Il est timide, à la fois versatile et fort entêté.

Son premier mouvement à lui a été d'être fort inquiet et fort mécontent de l'accord anglo-français. Il a trouvé fort mauvais que des dispositions concernant l'empire chérifien eussent été prises sans son assentiment. On a agité la question de savoir si l'on ne devait pas partir pour Rabat et de là pour Merrakech, laissant simplement un khalifa à Fez ; en abandonnant le Nord et en se cantonnant dans le Houz, on espérait pouvoir se passer du concours financier de l'Europe. On a parlé de protestation à adresser aux puissances, voire même de *djihad*. A la réflexion, on s'est peu à peu calmé. Le Sultan faisait fi autrefois de l'opinion publique : « Ne suis-je pas le maître ? », disait-il à tout propos. Maintenant qu'il a senti son trône ébranlé, il est au contraire avant tout préoccupé de ce que l'on dira et de ce que l'on pensera dans Fez et dans les tribus.

S'il faut vous résumer d'un mot mon impression, je vous dirai qu'à mon avis le Maroc ne saurait guère échapper à notre action et, à moins que nous ne commettions des fautes graves, sera fatalement amené à subir notre prépondérance. C'est évidemment par la réforme financière qu'il faut commencer la réorganisation du Maroc ; les négociations pour l'emprunt sont enfin terminées à l'heure actuelle. Mais l'affaire Perdicaris a désormais passé au premier plan ; elle est beaucoup plus sérieuse qu'on ne l'a dit en France, du moins au début. Cet accident, qui nous prend au dépourvu, montre l'urgence de notre tâche et la nécessité notamment d'organiser de suite la police de Tanger. D'autres mesures, à la côte et dans l'intérieur, ont aussi un caractère très pressant, et tout le monde s'attend à ce que nous agissions. Mais on tient trop de compte en France du côté international du problème et pas assez de l'élément marocain qu'il ne faudrait en aucune façon traiter comme une quantité négligeable, sous peine de s'exposer à des déboires.

Augustin Bernard.

(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE.

La valeur des pêcheries dans la mer du Nord. — La mer du Nord, rapporte le *Globus*, est un des centres de pêcheries les plus importants du

monde. C'est, en effet, à pas moins de 182 millions et demi de francs qu'est évaluée la valeur du poisson capturé annuellement dans cette région. La plus grosse part dans cette industrie maritime revient à l'Angleterre (142,5 millions); ensuite viennent la Hollande (23,7), la France (15,6), l'Allemagne (12,5), la Norvège (11 millions), la Belgique (3,8), le Danemark (2 millions). La quantité de poisson capturé est évaluée à 17 millions et demi de quintaux métriques. La surface de la mer du Nord étant égale à 550,000 kilomètres carrés, le kilomètre carré rapporte donc 331 francs. Ch. R.

ASIE.

Mandchourie. — Inkeou-Niou-Tchouang; son commerce. — La marche en avant des Japonais en Mandchourie leur assure la possession d'Inkeou, le grand port mandchourien improprement appelé Niou-Tchouang dans la plupart des correspondances.

Inkeou n'est que le port de Niou-Tchouang, située elle-même à 40 kilomètres plus haut sur le Liao-Ho, et où aucun débarquement notable ne saurait avoir lieu. Jadis les petits bâtiments qui font le cabotage du Pé-Tchi-Li remontaient le fleuve; mais celui-ci s'est ensablé; on a dû s'arrêter à l'embouchure; et les Européens ont déplacé le nom de la ville en même temps que son commerce.

Inkeou est un port considérable, surtout depuis l'ouverture du chemin de fer russe. C'est là qu'on a débarqué une grande partie du matériel destiné à la construction de ce chemin de fer. Pendant la belle saison on compte environ 13,000 jonques naviguant entre Inkeou et Thie-ling, sur le haut Liao-Ho. Elles transportent les produits de la très fertile vallée du fleuve, en particulier des grains et des haricots, qui donnent matière à une forte exportation. C'est dire que les belligérants ont derrière eux un pays qui n'est pas dénué de ressources et qu'ils pourront s'y approvisionner de certaines choses. Outre les grains, on y trouve beaucoup de bétail.

Ajoutons que Inkeou est le point de soudure entre le chemin de fer russe et la ligne de construction anglaise qui se dirige sur Pékin. Mais les deux voies n'ont pas le même écartement de rails et ne communiquent pas, séparées qu'elles sont par le Liao.

Le commerce de Niou-Tchouang ou Inkeou fait par navires étrangers a été de 47,032,000 haïkouan taëls en 1903 (156,912,000 fr.) contre 42,693,000 h. t. en 1902 (138,749,000 fr.). Le chiffre de 1903 n'a été jusqu'ici dépassé que par celui de 1899, qui n'avait d'ailleurs été si élevé que par suite de l'arrivée du matériel nécessaire au chemin de fer russe alors en construction. Sur 578,757 tonnes représentant la navigation du principal port mandchourien en 1903, 205,700 t. étaient anglaises, 245,659 t. japonaises et 22,228 t. seulement étaient russes. La grande part du pavillon japonais vient surtout de ce qu'une grande partie des tourteaux provenant de la fabrication des huiles de haricot en Mandchourie est achetée comme engrais par le Japon. Les ventes japonaises ont d'ailleurs été inférieures aux achats.

AFRIQUE.

Sur le Fleuve Sénégal. — Du correspondant particulier de la *Dépêche Coloniale* à Kayes :

« On annonce le complet succès des études de la mission hydrographique Séné-

gal-Niger, dirigée par les lieutenants de vaisseau Mazeran, d'une grande compétence en matière d'améliorations fluviales et H. Dyé de la mission Marchand. Les dures campagnes hydrographiques accomplies par la mission spécialement à l'époque des basses eaux de 1903 et de 1904 ont abouti au lever complet du fleuve et au sondage minutieux de toute la nappe d'eau de Saint-Louis à Kayes, sur 900 kilomètres de longueur.

Grâce au dévouement infatigable de nos officiers, les études principales sont dès à présent achevées, avec une rapidité qui dépasse toutes prévisions, et les quelques barrages à construire, pour rendre le fleuve accessible en toutes saisons à la grande navigation des vapeurs, vont pouvoir être commencés dès la campagne 1905.

Le commerce local est unanime pour remercier M. le gouverneur-général Roume et son distingué délégué à Kayes, M. Ponty, administrateur en chef des colonies, qui ont tout mis en œuvre pour assurer l'amélioration immédiate de la navigabilité du Sénégal. Une activité extraordinaire vient de régner de Mars à Juillet sur les chantiers de la mission hydrographique échelonnés entre Kayes et Kaédi, pour assurer dès avant la crue le balisage des passages rocheux dans les cercles de Kayes, Bakel et Matam. Plus de 300 ouvriers et la main-d'œuvre fournie par les villages riverains ont coopéré à ces travaux : constructions de tours-balises en maçonnerie, dynamitage des têtes de roches, placement de centaines de signaux en fer sur les berges indiquant aux pilotes les routes à suivre. Ce sont des résultats tangibles, obtenus en même temps que la continuation des très difficiles études hydrographiques. C'est cependant le moindre des travaux accomplis par la mission hydrographique. La publication des travaux de la mission par les soins du ministère des colonies, pendant les premiers mois de 1905, au fur et à mesure de leur mise au net, permettra de se rendre compte de l'énorme labeur fourni sur place par nos officiers. On assure que cette publication ne comprendra pas moins de trois cents cartes et plans originaux, dressés à grande échelle, qui formeront sur l'état actuel du fleuve Sénégal un monument impérissable et de la plus sûre documentation. Ces études de détail sont la préface nécessaire du développement de la navigation et la base indispensable des grands travaux à exécuter aux points judicieusement choisis, pour assurer la navigabilité du fleuve en toutes saisons. La possibilité d'un aménagement du fleuve est un fait désormais acquis.

Chaque mois qui s'écoule voit se parfaire le développement de l'outillage économique de notre Afrique occidentale, sous l'habile et prudente impulsion de M. Roume, qui a eu l'honneur d'établir avec tant de prescience et de décision, le programme des travaux de première urgence.

S. R.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille Imp. L. Danel

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LES SEPT MERVEILLES DU DAUPHINÉ

Conférence faite à Lille le 8 Mars 1903,

Par M. P. BERRET,

Agrégé des Lettres, Professeur de Première au Lycée Hoche, Membre du Club Alpin.

Mesdames, Messieurs,

Je me propose de vous parler des Merveilles du Dauphiné, et vous vous attendez sans doute à ce que je me borne à évoquer devant vous des sites extraordinairement pittoresques. Je tiens à vous détromper tout d'abord : il y a quelque chose de plus merveilleux encore que la nature en Dauphiné, et ce prodige qui n'a pas son pareil, c'est l'âme Dauphinoise. Elle est faite d'un mélange inconcevable de foi mystique et de scepticisme ironique. Bayard et Stendhal en sont les deux extrémités. L'esprit Dauphinois est hanté par l'idée du surnaturel et pourtant il est amoureux du bon sens; il est épris d'idéal et, cependant, il porte en lui la peur constante d'être dupe; ce qu'un pareil esprit, en qui se heurtent de tels contrastes, a pu ajouter de merveilles légendaires aux merveilles de la nature, est certainement fait pour piquer la curiosité.

En vous parlant des Merveilles du Dauphiné, je vais évoquer devant vous un temps où les géographes étaient des poètes.

Qui le croirait aujourd'hui, où la géographie, rivale de la chimie, a, comme elle, ses laboratoires pour analyser la substance des terrains, et, comme la médecine ou l'astronomie, s'est créé de toutes pièces une langue absconse et technique, où l'on n'évoque plus le penchant des

vertes vallées sans parler d'*anticlinal* et de *synclinal*, ni le miroir clair des eaux des lacs sans calculer des courbes et des angles d'érosion?

Mais à l'époque mythique de la géographie, il n'en était point ainsi : en Dauphiné surtout.

En Dauphiné plus qu'ailleurs, où les rois payaient de leur personne dans les tournois de géographie poétique. Nicolas Chorier nous conte que : « *Louis XI, étant encore dauphin, faisait gloire d'être le* « *maître d'un pays dont les merveilles surpassaient les sept Mer-* « *veilles du monde qu'elles égalaient par le nombre et qu'il s'exerça* « *à les chanter en vers.* » — Au milieu du XVIIe siècle, Salvaing de Boissieu écrivit sur les mêmes merveilles un poème épique en hexamètres latins, qui fit les délices de la Reine Christine de Suède, et où il excelle délicieusement à imiter les grâces et les élégances d'Ovide. Dès lors, les *Sept Merveilles du Dauphiné* deviennent un champ de combat. C'est contre elles que s'exerça le scepticisme naissant du XVIIIe siècle et de 1700 à 1730, les Académiciens de l'Académie des Sciences multiplièrent de triomphants rapports, où ils abattirent sous leurs foudres de géologues, et Gervais de Tilsbury, maréchal du royaume d'Arles, qui écrivit sur les Merveilles Dauphinoises pendant le règne de Philippe-Auguste, et Aymar Falcon qui en avait disserté au temps de François Ier, ce prince à qui le Dauphiné fut si cher.

Mais la science a eu beau faire, le merveilleux a la vie dure ; les poètes sont des entêtés : surtout les poètes du Dauphiné ; c'est pour eux que reste vrai le mot de Napoléon parlant des Dauphinois : « Il y a là dedans un peuple de Barbares, entêté d'indépendance et qu'on ne pourra jamais dompter. » La science n'a pas dompté les imaginations dauphinoises.

D'ailleurs l'Isère est funeste aux savants, et je suis persuadé que, sous ses flots d'argent gris, brillants et impénétrables comme le tain d'un miroir, l'Isère cache encore des génies très malins, lutins ennemis-nés des géographes et qui continuent à leur jouer de bien mauvais tours.

Ce sont ces diables malicieux qui ont fait surgir aux sources de l'Isère une montagne plus mystérieuse et plus insaisissable que les Monts de la Lune, d'où sortait jadis le Nil. Aux sources de l'Isère, jusqu'en 1860, nos modernes géographes ont successivement vu, mesuré, décrit, ascensionné même, puis égaré, une montagne nommée le *Mont Iseran*, rival du Mont Blanc, de suffisante grosseur par conséquent, haute de 4.046 mètres, disaient-ils avec précision et d'où ils

affirmaient que la vue était incomparable. Ce n'est que très récemment que cette montagne a disparu des Guides Joanne et qu'on s'est aperçu que le récit qu'imprima un jour *le Times* de la périlleuse ascension qu'en fit S. Ryder, était l'œuvre d'un mystificateur.

Puisque la géographie était, il y a quelques années encore, exposée à commettre ainsi des erreurs, je puis le dire en l'occasion, grosses comme une montagne, et comme une montagne de 4.000 mètres, peut-être serez-vous plus disposés à être plus indulgents pour ce qu'ont conté des merveilles de leur pays les géographes naïfs et sans prétention des siècles passés.

Emplacement des Sept Merveilles. — La pays que nous allons parcourir à leur suite n'offre pas grande étendue. Les sept Merveilles du Dauphiné sont toutes dans le département de l'Isère. Presque toutes elles sont massées au pied de la montagne. A l'extrémité nord du département il a fallu que se rencontrât une véritable anomalie du sol pour qu'elle conquît droit de cité parmi les merveilles. Encore bien des historiens l'ont-ils dédaignée. Salvaing de Boissieu ne l'a pas comptée au nombre de celles qu'il célèbre. C'est que la terre de la Légende n'est point là. Au contraire, dans le Sud de l'Isère, les Merveilles se sont groupées d'elles-mêmes au pied de la montagne. Elles ont fleuri là naturellement avec les gentianes bleues, avec les verveines pâles, avec les ancolies rosées, avec les cypripèdes pourprés du sang de Vénus. Là, toutes les traditions sont venues se donner la main. Comme autant de nymphes amoureuses des trouvères, elles ont quitté l'ombre des bois de sapins et la neige éblouissante des sommets, et toutes, de tous les lacs et de tous les torrents, elles sont arrivées dans le Val Chevalereux, dans la vallée de Trièves et son prolongement jusqu'à Grenoble, sûres de trouver là des seigneurs pour les héberger et des poètes pour les chanter.

Dès le début de la conquête romaine ce petit pays se couvrit d'habitations et de temples élevés aux divinités païennes. Il s'affranchit au moyen-âge, en grande partie, de l'autorité du Dauphin et devint la terre de prédilection de la féodalité, sa terre de délices et de paix. Les poètes que la guerre y troubla moins qu'ailleurs y chantèrent aussi plus longtemps et plus tranquillement et voilà pourquoi les légendes qu'autre part l'historien glane péniblement, parmi les côteaux et les plaines moins fertiles, s'offrent ici en gerbes toutes nouées.

C'est donc au Trièves qu'aboutira l'excursion que je me propose de faire aujourd'hui avec vous.

LES GROTTES DE LA BALME

Pour l'instant, transportons-nous par delà les Terres-Froides et les Terres-Basses, au delà de la Hollande Dauphinoise, dans la région des Balmes Viennoises et Lyonnaises. Remontons le Rhône, majestueux déjà, mais relativement paisible, où dorment des îles de verdure, où se balance la cime flexible des peupliers : quittons le fleuve au pont de Lagnieu et dans l'angle même que le fleuve élève au nord, nous voici au village de la Balme.

Le Vestibule. — Dans le flanc d'un rocher calcaire, s'ouvre un porche béant à demi masqué par une chapelle.

Dans les flancs d'un rocher, dont le front rocailleux,
Couvert d'épais buissons, s'élève jusqu'aux cieux,
L'œil étonné découvre une large ouverture
Qu'ont taillée avec art les mains de la nature ;
Le lierre qui serpente en verdoyants rameaux
Etend de tous côtés ses festons inégaux....

s'écrie avec des prétentions lyriques et lyonnaises un homme qui envia la gloire des *Lettres à Emilie* sur la Mythologie, qui écrivit des lettres en vers à Sophie sur la Chimie, la Physique et l'Histoire Naturelle. J'ai nommé Aimé Martin, qui, ayant épousé la veuve de Bernardin de Saint-Pierre, crut qu'il aimait la nature et visita les grottes de la Balme.

Franchissons la barrière et engageons-nous sous la voûte. Ici, Mesdames, Messieurs, bien qu'Aimé Martin proteste que son âme lyonnaise est inondée des lumières de la poésie, il faut bien avouer que nous sommes en pleine obscurité. L'impression est d'ailleurs assez saisissante. Ce vestibule de rocher a 33 mètres de hauteur, il en a 21 de large et 76 de profondeur. Le plafond, qui est pour le visiteur à la hauteur de la tour de Sainte-Catherine, porte vers son milieu des excavations béantes de 3 ou 4 mètres qui communiquent avec les galeries supérieures et par où les eaux, issues de l'étang de Lavan, situé sur le sommet de la hauteur, ont dû s'ouvrir autrefois leur premier chemin vers le Rhône.

C'est dans cette vaste et haute nef qu'aboutissent les trois grottes dont se compose le pays souterrain de la Balme : la grotte de Mandrin, celle de François Ier et la galerie du Lac.

La Grotte de Mandrin. — C'est au fond de la nef obscure, dont vous venez de voir le porche et les parois pittoresques, que le guide dépouille le voyageur de ses bagages, de son chapeau et de ses vêtements de dessus. L'opération a toujours lieu en silence. Quelques bougies discrètes sont allumées dans l'immensité de l'ombre et des rocs ruisselants d'humidité froide, l'on écoute sans mot dire le bruit du torrent qui s'échappe de la galerie du lac, on tâche d'analyser l'impression toujours un peu angoissante de sentir l'écorce terrestre peser sur soi, on surveille les physionomies inattendues [que prennent les touristes ouvrant les yeux dans la nuit et bizarrement éclairés par les maigres lueurs des bougies, et vraiment ce n'est pas sans un petit frisson qu'on écoute le guide annoncer : » Messieurs, nous sommes ici chez Mandrin ».

Ce qui caractérise la grotte de Mandrin, c'est l'étroitesse des couloirs de pénétration, il faut se mettre de biais pour pouvoir se glisser entre les parois. L'on comprend facilement qu'il eût suffi là au fameux capitaine, de quelques sentinelles pour garder son armée. Mais s'y est-il jamais réfugié ? La grotte n'a pu recéler des troupes nombreuses, et s'il est difficile d'y entrer, il n'est pas aisé d'en sortir, et c'eut été un traquenard pour s'y faire affamer. En toute sûreté cependant, le guide montre la salle de cuisine de Mandrin, la salle des faux-monnayeurs. Je ne sais si Mandrin fut cuisinier, mais à coup sûr, il ne fabriqua point de fausse monnaie. Pourtant, les marmites et les creusets sont là. C'est que ces marmites et ces creusets ne sont pas autre chose que des cavités naturelles, des *pot-holes*, si je prononce bien l'harmonieuse langue de la géologie, des *pot-holes* creusés, grâce à l'action des eaux, par des cailloux prisonniers sous le courant principal et animés par lui d'un mouvement circulaire : tels les creux des moulins dans les glaciers. Enfin, l'on peut voir également la chambre à coucher de Mandrin, cavité située plus haut, cavité sèche qui s'est vidée de son sable au passage du torrent inférieur : chambre peu aérée, qui a pu servir de magasin de recel à quelque paysan contrebandier, comme il est naturel de le supposer dans ce pays des frontières avancées du Dauphiné. Non, l'âme de Mandrin, chef d'armée, ce grand batailleur de plein air dont j'eus l'occasion de vous parler un jour, l'âme de

Mandrin n'est pas là. Repartons : quelques détours encore entre des parois oppressantes, des parois de cauchemar dont en s'avançant obliquement, on sent la pesée sur sa poitrine et dans son dos, puis une marche de mauvais rêve, dans la nuit humide et noire, car souvent la bougie s'éteint, pendant qu'il semble que des yeux vagues et guetteurs s'allument dans les saillies des stalactites.

La Grotte de François I[er]. — Nous sommes de retour à la grande nef, et nous quittons Mandrin pour François I[er]. Tout d'abord on respire mieux chez François, c'est plus spacieux, plus royal, pour l'instant tout au moins. Ce n'est pas d'ailleurs moins inquiétant. Voici surgir des moines blancs, des fantômes vêtus de linceuls, des licornes qui vous menacent de leur dard ; toute une fantasmagorie échevelée erre autour de nous. Aussi bien est-on toujours reconnaissant au guide qui a choisi cet instant pour allumer un feu de Bengale. Alors le mystère des apparitions se dévoile. Le guide pose un des feux de Bengale sur le capucin fantômal du premier plan, et le fond s'illumine.



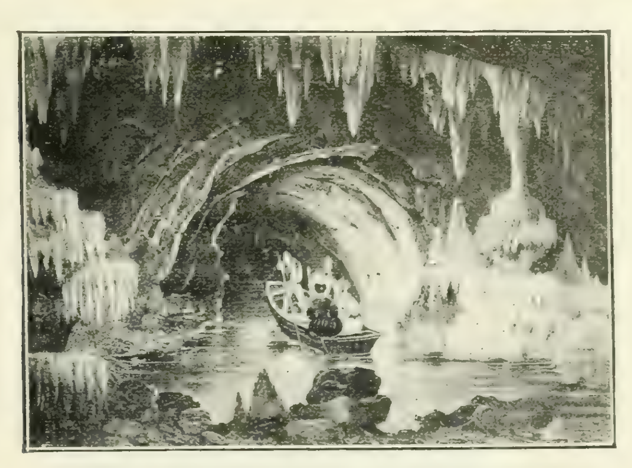
Grotte de François I[er].

C'est un resplendissement magique, car l'eau retenue sur toutes les parois miroite et le scintillement de leurs cristaux est comme celui d'autant de diamants, si bien que les apparitions ont maintenant l'air de fées vêtues de robes de pierreries. Mais non, le guide veut que nous soyons bien ici chez François I[er], et de fait, l'on peut, dans une salle voisine, apercevoir son portrait gigantesque, peint à fresque sur la paroi. Enlu-

miné de couleurs criardes, François Ier étale une face rubiconde. Ce portrait est dans l'horreur de ces lieux souterrains, dont les solitudes chaotiques ont leur magie de beauté quand l'homme ne s'y mêle pas, un sacrilège difficilement pardonnable. Et devant cette peinture, qui me fait songer à ces hommes célèbres, qui ne sont pas en pierre, que l'on vend dans les fêtes foraines, et que les enfants mangent parce que leurs décorations sont en anis ou en angélique, je t'ai plaint, roi François Ier, connaisseur éclairé, père de la Renaissance, ami de Léonard de Vinci, royal amphytrion du Primatice, architecte de Fontainebleau, dont un malencontreux peintre lyonnais est venu clouer l'image au pilori de sa peinture, dans la profondeur des grottes souterraines de la Balme! Il est vrai que ce sont des métaits qui gagnent à être commis dans l'ombre ! Mais voilà certes un pinceau que Charles-Quint n'eût pas ramassé !

Revenons à la nature, puisque la galerie de François Ier nous offre encore l'étrange silhouette de la Grande-Fontaine, une vaste salière en rocaille, dont les deux creux sont remplis d'eau.

La Galerie du Lac. — J'ai réservé pour la fin la visite de la galerie



La Galerie du Lac.

du Lac. L'on y accède par des escaliers dont les marches sont autant de bassins miroitants; l'on s'embarque à la lueur des bougies et généralement l'on ne va pas jusqu'au bout, car le plafond est inégal et l'eau tombe par des fissures pour peu qu'il ait récemment plu.

Le niveau du lac (4 m.) augmente alors et l'on est à certains endroits, obligé de se coucher dans la barque. Ordinairement le guide vous ramène au bord et repart seul, vous laissant dans la nuit profonde. Arrivé à l'extrémité du lac, il illumine sa barque, puis lentement il revient; l'attente dans l'ombre prépare délicieusement le visiteur à la peur et l'on aperçoit revenir de loin le petit vaisseau fantôme qui grandit, étincelle et rejoint le touriste pour lui rendre son guide.

Si les grottes de la Balme avaient été situées dans le Triéves, quel poème n'en eût point tiré la tradition ! Ici, elle est muette, seul le récit moderne du père Bourrit, qui, poussant devant lui quelques plaques de liège où brûlaient des chandelles, traversa le premier le lac dans toute sa longueur, trahit quelque émotion, mais une émotion surfaite et bien apprêtée. Car, lorsqu'il revint dans le vestibule des Grottes, sa joie de s'être baigné — c'est le cas de le dire — dans le sein de la nature, était telle qu'il chanta « dans la grande nef un air du grand Rousseau.... Jean-Baptiste ». Toutes ces grandeurs nous laissent froids, aussi froids que les platitudes d'Aimé Martin sur le même voyage.

Ce repos éternel, ce silence imposant
La barque, qui voguait sous cette voûte sombre,
Le feu de nos flambeaux qui se perdaient dans l'ombre
Tout pénétrait nos cœurs d'un profond sentiment.....

On ne saurait avoir l'émotion et la rime plus pauvres.

Mais l'on pardonne encore plus volontiers à ceux-là qu'aux créateurs de Légendes après coup. Il existe un poème épique sur les grottes de la Balme d'Isère, publié il y a 20 ans, à Saint-Flour, et où l'auteur imagine que Salomé, la fille d'Hérodiade s'est réfugiée chez un druide habitant de la grotte : ce druide, ce qui part d'un bon naturel, lui fait de la morale. Salomé ne veut rien entendre. Elle profite de ce que le Rhône est gelé pour s'enfuir, mais la glace s'ouvre, fait guillotine, (déjà !) coupe la tête de Salomé, comme il fut fait de celle de Saint-Jean, et l'envoie rouler aux pieds du druide, qui, de désespoir, se fait chrétien ! (1).

---

(1) A Salomea, de Saint-Flour, il faudrait encore préférer la pièce VI du poème des Sept Merveilles de Cordellier-Delanoue, où faisant l'histoire de deux amoureux, il paraphrase la rencontre d'Énée et de Didon dans une grotte voisine de Carthage.

Oh ! les créateurs de légendes après coup : ils sont presque aussi sacrilèges que le sont souvent nos aubergistes de montagnes. Attardés à notre fenêtre pour jouir de la vue des pics neigeux et nous enivrer du parfum des fleurs que nous apporte la brise de la montagne, ne nous est-il jamais arrivé en détournant nos yeux vers la cheminée de notre chambre, d'y apercevoir des fleurs artificielles, des fleurs en papier, aux formes gauches, aux couleurs criardes, rouges, bleues, jaunes, violettes, restes de la dernière vogue de village, et qui sont là, pareilles aux histoires des créateurs de légende, pour jeter un défi à la simplicité de la nature et au goût du touriste.

Aussi j'ai hâte de m'enfuir des Balmes viennoises, de ce coin de Dauphiné, égaré dans le voisinage marécageux des Dombes lyonnaises par un caprice de la nature, caprice dont elle porte la peine, par la façon dont on l'y défigure. Ce n'est pas dans le vrai Dauphiné qu'on la traiterait ainsi.

LA PIERRE PERCÉE.

D'un coup d'aile franchissons le nord du département de l'Isère ; nous le pouvons maintenant puisque nous allons au pays des Dieux, des Démons et des Fées et venons tomber entre le mont Aiguille, le Saint-Eynard et l'Obiou, au bout du plateau de la Matheysine, à l'extrémité d'une petite colline, de la colline du Cray, qui domine le village de la Motte d'Aveillans, où s'arrête le chemin de fer de la Mure.



La Pierre percée.

Là, Mesdames, Messieurs, je vais être dans l'obligation de vous mon-

trer le Diable, un diable de l'Enfer : rassurez-vous; vous ne le verrez pas distinctement d'abord, car il est en pierre, et son attitude pour un diable est singulière : il prie, sa tête est penchée et il frappe contre le rocher sa tête humiliée : la moitié de son corps est enfoncée dans le rocher ; mais son bras est visible ainsi que son dos de Prométhée vaincu, cible de la foudre par les temps d'orage.

Oui, c'est bien un diable ; car nous sommes ici à 1.200 m. d'altitude sur la crête d'un coteau isolé qui domine la vallée de la Mure, et vous ne pensez point que la nature ait jamais songé à donner une pareille forme, au sommet d'une montagne, d'une montagne fertile d'où le roc n'émerge nulle part ailleurs. La hauteur, qu'il y a du sol au cou du diable, est de 3 m. et l'arc dessiné par sa poitrine est de six mètres. C'est un bon diable, je l'ai beaucoup connu ; ne jugez pas mal de moi, il a été le compagnon de mon adolescence ; il y a là sous sa large poitrine, un siège de gazon entre deux rocs, où je me suis souvent assis pour chercher à la chasse un abri contre la pluie et le soleil. Il faut vous dire qu'en ce temps-là le chemin de fer de La Mure n'était pas encore construit et que les avoines de ces coteaux, envahis aujourd'hui par les Grenoblois, recélaient dans leurs sillons quantité de cailles et de râles de genêt. Souvent aussi, il me plaisait de monter le soir au clair de lune contempler le spectacle des lacs et des cimes neigeuses qu'on aperçoit du haut du coteau satanique. Les ascensions au clair de lune ont leur charme : les rainettes strient le calme de la nuit de leur petit cri qui clapote comme une goutte d'eau, les chouettes ululent doucement, les fleurs changent de couleur, les gentianes tendent au ciel des calices noirs, les centaurées roses se vêtent de mauve livide, et les folioles d'argent des artichauts sauvages semblent des griffes de démon agrippées au cœur des prairies. Un soir donc j'étais là-haut près de mon démon, par une nuit d'août chaudement étouffante, où la lune semblait toute rouge dans le ciel, et voici qu'au bout d'un instant, il me sembla que la Pierre-Percée — c'est ainsi que la nomment les habitants du pays, — remuait. La forme diabolique se dessina plus nettement et je sentis que malgré moi j'attachais des yeux effarés sur le démon qui se redressa.

« Qui donc es-tu ? m'écriai je, — Je suis Faloton ? —. Faloton ? — Comment, tu ne connais pas Faloton, tu ne sais donc pas que c'est moi qui fus chargé de construire le mur du parc de Lesdiguières ? Ignores-tu à ce point ton histoire ? Ignores-tu que le connétable nous avait vendu son âme, si nous nous engagions à lui construire en moins de temps qu'il n'en mettrait pour parcourir son parc à cheval, un mur qui entou-

rerait tout ce parc ? — Sans aucun doute. — Et tu sais que le malin simula l'impotent et le poussif, trompa les diables qui ne se pressèrent point ; et à la fin, tandis qu'on menait parallèlement à la course de la bête la construction des deux pans de mur pour l'immobiliser, dans un élan, sauta hors du parc auquel il ne manquait que quelques centimètres de clôture. En vain les deux pans se rejoignirent sur la queue du cheval ; ils ne purent même la retenir, car le malin connétable avait fait bénir sa monture ». — Et ce disant Faloton avait repris sa forme ordinaire de démon translucide au corps de cristal vert ; il s'était assis en face de moi sur une gigantesque anémone, il croisait ses jambes de lézard, faisait claquer ses ongles d'émeraude et me regardait de ses petits yeux de feu. — « Fort bien, lui dis-je, mais si peu loin que soit de nous Vizille que je devine, là-bas au bout du lac Mort, comment se fait-il que tu sois ici en pierre ? — Ah ! malheureux, j'ai voulu faire du zèle, j'ai voulu retenir le connétable par la queue de son cheval, alors un archange m'a saisi par le bras, m'a soulevé de terre et m'a précipité sur ce sommet où j'expie mon forfait. — En as-tu pour longtemps ? — Deux mille ans encore. » Et, sur ce, Faloton reprit sa forme de pierre et s'écroula sur ma tête avec un bruit formidable.

Je me réveillai en sursaut sur le lit de gazon où je m'étais endormi par cette chaude soirée d'août et je n'eus que le temps de rentrer à grandes enjambées à travers les prairies et les avoines pour échapper à la colère du ciel sans doute déchaînée par ma conversation avec Faloton.

Et maintenant vous voilà bien avertis ; si les antiquaires Dauphinois vous soutiennent que c'est là un des rares menhirs du Dauphiné ; si les géologues vous déclarent qu'il n'y a là qu'un déchaussement naturel d'une roche calcaire étonnamment résistante, n'en croyez rien et répondez : nous savons que c'est le diable de Lesdiguières.

Et d'ailleurs, s'il vous restait le moindre doute sur ce que je vous ai conté, descendez à Vizille, au château de Lesdiguières et là, vous verrez de vos yeux les deux pans de muraille accolés qui trahissent le dernier geste de Satan pour saisir le connétable, là vous apprendrez des historiens que jamais on n'a retrouvé les comptes du mur, ni le nom de l'architecte, alors qu'on connaît les devis et qu'on a les registres de comptes de tous les autres détails de la construction ; vous apprendrez même que Faloton erre encore la nuit dans le parc.

Mais, me direz-vous, si le diable de Lesdiguières est à Vizille, il ne peut pas être en même temps à Pierre-Percée. Ne le dites pas : ce

serait méconnaître le charme et le caractère de la légende. Elle ne s'embarrasse point de ces contradictions, elle est trop grande dame pour descendre à ces petitesses. Ignorons-nous que les héros d'Homère qui sont morts dans les premiers chants de l'Iliade n'en continuent pas moins à combattre dans les derniers ? Puis le ciel n'a-t-il pas la permission d'accorder quelques minutes de liberté au Prométhée de la Matheysine. Je vous dirai même que c'est un point sur lequel je n'ai pas eu l'indiscrétion d'interroger Faloton.

Ce dont je puis vous assurer, c'est que là-haut mon diable ne doit pas s'ennuyer, à contempler de sa place toutes les cîmes dauphinoises peuplées d'êtres légendaires et à laisser son regard glisser sur le panorama des lacs qui scintillent à ses pieds (Lac de Pierre-Châtel — Lac de Petit-Chat — Grand Lac de Laffrey — Lac Mort ou Maure). Puis il a la consolation d'être devenu une des sept Merveilles Dauphinoises, ce qui doit être une distinction flatteuse et peu commune aux Enfers.

LA MONTAGNE INACCESSIBLE.

Parmi les beaux spectacles qu'aperçoit Faloton rien qu'en inclinant quelque peu sa tête à gauche, il faut compter en premier lieu la Cîme de la Montagne inaccessible. Sans aucun doute, il doit regretter que l'archange l'ait mis si tard en faction sur le sommet du Cray, car plus tôt, il eût pu apercevoir sur le sommet inviolable du mont Eguille, toutes les déesses de l'Olympe ; il eût pu voir le chasseur Ibycus les surprendre au milieu de leurs ébats et de leur danse, il eût pu voir Vénus quitter à regret la dernière le pays Dauphinois et, du coup de talon qui marqua l'essor dont elle s'enleva, faire naître des prairies le cypripède qui porte encore sur ses pétales une goutte du sang du pied divin, blessé dans la fuite ; il aurait vu Jupiter précipiter Ibycus et faire voler en éclats la cîme profanée ; et je crois que ses yeux et son âme de diable eussent été réjouis. Plus tard même, il aurait aperçu une troupe de nymphes, filles de Vénus, venir habiter le plateau diminué par les foudres de Jupiter. A ces nymphes et pour éviter le renouvellement de l'indiscrétion d'Ibycus, Vénus avait ordonné de se vêtir ; mais ces nymphes étaient d'une grande coquetterie, et pour avoir des tuniques plus fraîches, elles les quittaient, les lavaient dans la rosée fraîche des fins de nuit de montagne et les faisaient sécher dans l'or éblouissant du soleil levant. Un berger renouvela la tentative d'Ibycus, Jupiter déchaîna de nouveau l'orage : la cîme du mont s'écroula de

nouveau et les Dieux n'y envoyèrent plus de colonies. D'ailleurs, les Dieux moururent eux-mêmes et dans les nuées qui continuèrent à flotter sur la prairie divine, les montagnards affirmèrent qu'ils distinguaient les tuniques des anges du christianisme.

Les choses durèrent ainsi jusqu'à ce que vint un roi de France qui laissa dans l'histoire un grand nom, parce qu'ayant l'esprit aventureux, il fit faire à son peuple deux grandes choses : les guerres d'Italie et l'ascension du mont Eguille. C'était en 1492 : Isabelle donnait à Christophe Colomb un crédit pour équiper trois caravelles et aller découvrir l'Amérique ; Charles VIII donnait à son capitaine Domjulien l'ordre formel d'ascensionner coûte que coûte la montagne inviolable et lui fournissait l'argent pour construire une demi-lieue d'échelles. Christophe Colomb et Domjulien partirent à peu près la même semaine, mais le mont Eguille étant moins loin, Domjulien arriva plus tôt. L'imagination de Charles VIII avait été frappée par la Montagne Inaccessible, lorsqu'il passa au pied de la merveille du Trièves, le 6 novembre 1489, se rendant en pèlerinage à Notre-Dame d'Embrun, songeant sans doute déjà à créer et à exercer un régiment de chasseurs alpins pour ses campagnes d'Italie. Au reste les échelleurs des compagnies royales, natifs du pays n'avaient cessé d'entretenir le roi des merveilles que l'on pourrait rencontrer sur la cime de l'Olympe dauphinois. Domjulien fit donc l'escalade ; il resta six jours sur la montagne, du 26 juin au 2 juillet et fit mander à Grenoble l'huissier Yves Lévy pour l'obliger à venir constater sur place les merveilles du plateau. Mais, quand Yves Lévy arriva au pied des échelles, il déclara qu'il n'irait pas plus loin, qu'il ne lui paraissait pas qu'il fût de son devoir de tenter Dieu qui lui envoyait une peur prémonitoire ; il insista, dans son rapport, sur l'origine divine de sa peur et il rédigea sa constatation pour le Roi au pied des échelles. Cependant dix Grenoblois et deux valets de Domjulien, plus hardis, faisaient l'ascension. Ne pouvant emporter l'huissier, les deux valets emportèrent chacun trois lapins : deux noirs, deux gris et deux blancs. On les mangea sans doute au sommet, car on ne trouve plus trace aujourd'hui de leur progéniture. Domjulien trouva la cime de la montagne absolument vide d'êtres divins, mais fit sur elle un rapport exact et curieux : « Sur ladite montagne se trouve un grand » pré que quarante hommes à peine pourraient faucher ; il y a également une troupe de chamois qui n'en pourront jamais sortir, ainsi » que plusieurs moineaux de trois couleurs, savoir : de rouge, bleu

» et grise, et des grailles ayant les pieds et le bec rouge et bleu et
» plusieurs autres oiseaux dont nous ignorons les noms, ainsi que
» plusieurs fleurs de diverses couleurs rendant une odeur fort
» agréable et représentant des fleurs de lys. »

Qu'il y ait eu primitivement des chamois au Mont Eguille, il n'en faut point douter : les gens du pays croient que très anciennement il est tombé du Mont Eguille un mouton dont la toison et les cornes indiquaient qu'il avait sept ans et, au XVIe siècle, ce mouton était assez populaire pour que Rabelais ait rappelé son souvenir en comparant dans Pantagruel le Mont Eguille à l'île de Messer Gaster :
« En yceluy soir, Pantagruel descendit en une île merveilleuse entre
» toutes aultres, tant à cause de l'assiette que du gouverneur d'icelle.
» Elle est de tout côté pierreuse, montueuse et peu moins inaccessible
» que ce mons du Dauphiné, ainsi dict, pour ce qu'il est en forme de
» potyron et de toute mémoire personne surmonté ne l'a foit, fors Doyac
» (l'Améric Vespuce de Domjulien), conducteur de l'artillerie du roy
» Charles VIII, lequel avec engins mirifique y monta et trouva dessus
» un vieil bélier. Aulcuns le dirent, étant jeune aignelet, par
» quelque aigle, ou Duc ou Chaüant là ravi, s'estre sauvé en les
» buissons. »

Ce qui est bien remarquable, c'est la forme que, pendant les trois siècles et demi (1492-1834) durant lesquels il n'y eut pas d'ascension, tout le monde s'accorde à donner au mont Eguille ; Rabelais dit : un potyron. N. Chorier déclare : « qu'à l'envers des autres
» montagnes qui s'étrécissent à mesure qu'elles s'éloignent de
» terre, celle-ci s'élargit et semble descendre du ciel. » La première



Le Mont inaccessible.

représentation que nous avons du Mont Eguille date de 1693 et

confirme les descriptions écrites. En 1701, la Compagnie de Jésus reconnaissante à Louis XIV d'une politique qui allait aboutir quelques années plus tard à la destruction de Port-Royal, eut l'idée d'offrir au Grand Roi une guirlande de Julie faite avec les sept Merveilles du Dauphiné. Dans ce curieux album où chaque merveille loue le Roi comme dans l'album du duc de Montausier chaque fleur louait Julie d'Angennes, j'ai puisé cette gravure.

Une notice l'accompagne : « *Cette montagne est beaucoup plus étroite par le bas que par le haut elle ressemble de loin à une pyramide renversée.* » Quant à la devise, SUPEREMINET INVIUS, vous pensez bien qu'elle est commune à la montagne et au roi, et les vers se chargent de l'expliquer.

De ce roc éminent, la cime inaccessible
Est du plus grand des rois, une image sensible.
Au faîte de la gloire, il a su s'élever.
Nul mortel n'y peut arriver.
L'Espagne, de la France implacable ennemie,
A ses lois est assujettie.
Il en est conquérant au milieu de la paix.
Souverains jaloux de sa gloire,
Admirez de ces faits la véritable histoire,
Mais ne prétendez pas de l'égaler jamais.



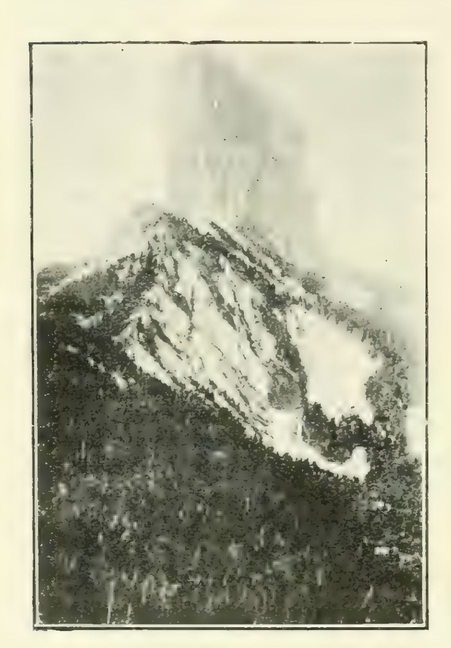
Le Mont inaccessible.

Une gravure postérieure exagère encore la forme anormale de la montagne.

Quel crédit faut-il accorder à ces reproductions ? Il doit y avoir une part de vérité. Les légendes primitives, issues du premier siècle après J.-C., les légendes d'Ibycus et des nymples lavandières, gardent incontestablement le souvenir d'éboulements formidables. Le mot Eguille, écrit sur tous les documents, et encore aujourd'hui sur la carte de l'état-major par E, vient pour Salvaing de Boissieu, d'une corruption de Æqualia, et veut dire : la montagne, qui, contrairement aux

autres montagnes, ne diminue pas à son sommet et reste égale à elle-même. Or vous savez qu'il suffit de regarder du bas la tête levée une paroi droite, fût-ce celle d'une maison à cinq étages, pour avoir la sensation qu'elle surplombe.

Et maintenant, visitons de près l'Olympe Dauphinois, dont l'ascension est aujourd'hui possible, sinon facile. Le sommet est occupé par la prairie : on n'y trouve plus trace des trois croix et de l'abri que Domjulien y fit élever : les cypripèdes y sont rares, mais en revanche les tulipes, les belles tulipes à pétales alternativement jaunes et rouges y sont nombreuses : la source où but Domjulien a également disparu, mais des coqs de bruyère, des perdrix blanches habitent les hautes herbes et la brousse des genévriers nains.



Olympe dauphinois.

Mais, plus que le plaisir de ces curiosités de la faune et de la flore, la sensation qui domine, c'est celle d'être sur une plateforme de tour colossale, c'est l'isolement sur un roc, avec tout autour à l'horizon les pics déchiquetés de toutes les cimes dauphinoises.

On ressent là toute l'âpre horreur de la montagne, et c'est là plus qu'ailleurs, entre ciel et terre qu'on songe aux vers du poète de la Légende des siècles :

Ils se dressent, chaos des blocs démesurés.
La neige et l'ombre font, dans leurs creux entonnoirs,
Des pans de linceuls blancs et des plis de draps noirs.
Là, parmi l'âpreté des hautes solitudes,
Le monde primitif reprend ses attitudes.
Et, l'homme étant absent, dans l'énorme rocher,
L'on croit voir des profils d'infini s'ébaucher.
Tout est sauvage, inculte, âpre, rauque : et l'on trouve
La montagne meilleure avec son air de louve.

Selon le plus ou moins de paresse du vent,
Les nuages tardifs s'en vont comme en rêvant,
Ou prennent le galop ainsi que des cavales.
Et, dans l'obscur lointain, là-bas, par intervalles,
Un aigle dans le bruit des écumes, des cieux,
Des vents, des bois, des flots, passe silencieux...

LA FONTAINE ARDENTE.

C'est encore l'Olympe Dauphinois que nous allons retrouver à la Fontaine Ardente. La Fontaine Ardente est une merveille aujourd'hui disparue. Un ruisseau, qui sort aujourd'hui plus bas dans la vallée, traversait autrefois une couche de terrain d'où s'échappaient des flammes. Vous pensez si l'antiquité et le moyen-âge eurent beau jeu à s'étonner de cette rencontre et de cette union des deux ennemis irréconciliables: l'eau et le feu. Un sanctuaire de Vulcain s'établit là à l'époque romaine, et l'on a retrouvé à l'emplacement même de ce sanctuaire le marbre d'ex-voto que le chevalier Maternus avait fait graver pour le Dieu.

Quant à la tradition, elle nous parle cette fois d'une nymphe amoureuse, abandonnée par Hercule ou par Vulcain, et qui témoigne éternellement de sa douleur par ses larmes qui sont l'eau de la Fontaine, et de son amour par les flammes qui sont le symbole des feux dont elle est à jamais consumée. Quand le christianisme s'établit dans la région, la légende se transforma avec lui et la Fontaine Ardente devint la bouche de l'Enfer. Les Gallo-Romains n'abandonnèrent pas le culte, ils le transformèrent, et à la fin du IVᵉ siècle, Julius Placidianus, *præfectus prætoris*, adresse son ex-voto, qu'on peut voir dans l'Eglise du village voisin de Vif : *Ignibus æternis*, aux feux éternels. Pareille chose arriva en Sicile pour l'Etna qui, après avoir eu ses fêtes païennes, eut ses fêtes expiatoires chrétiennes. Les feux éternels de la Fontaine ont préoccupé toutes les imaginations depuis celle de Saint-Augustin qui en disserte dans la Cité de Dieu jusqu'à celle de Salvaing de Boissieu qui ouvre son poème épique en les décrivant. Entre temps, j'ai connaissance d'une dizaine de monographies latines consacrées à la Fontaine Ardente. En 1525 une guerre de libelles éclata entre deux médecins de Grenoble, Pierre Areod, et Jérôme de Montueux, au sujet de la nature du phénomène. Sans aucun doute, le phénomène devait être alors plus intense et plus intéressant qu'il ne l'est maintenant. Car Lancelot, l'académicien

sceptique du XVIII[e] siècle, Lancelot, le grand tombeur des Merveilles Dauphinoises, Lancelot qui nie l'existence du lac des Grottes de la Balme, qui déclare que les tuniques étendues du Mont Eguille ne sont autre chose que les chemises que les paysannes des environs montent quotidiennement faire sécher là-haut (2097 mètres) — je n'aurais jamais cru les anciennes Dauphinoises si fortes en gymnastique, — Lancelot dis-je, déclare que la Fontaine Ardente, bien qu'elle ne soit qu'un très médiocre volcan, est la seule véritable merveille du pays.

Et cependant *volcan*, c'est beaucoup dire, si médiocre qu'il soit. Les Dauphinois qui ont conservé le souvenir de la Fontaine Ardente parlent d'une étendue de flammes de deux mètres carrés, avec une hauteur de deux pieds. En 1835, les Grenoblois allaient le dimanche faire cuire une omelette sur les flammes, blanches, bleues, jaunes et rouges: on se plaignait qu'elle sentît toujours le soufre : à la fin du repas il était d'usage d'allumer un bol de punch, non pas qu'on crût déjà que l'alcool fût un aliment, mais parce qu'il paraissait réjouissant de constater l'identité des deux flammes.



La Fontaine ardente.

Ces flammes au reste ne durent jamais être spontanées. En ce temps là, c'était un jeu de les éteindre pour les rallumer avec un coup de pistolet. Elles ne sont pas autre chose qu'un dégagement d'hydrogène carburé ; à une époque où on parlait encore de mouvement perpétuel, ce dégagement de gaz parut être aux Grenoblois savants

une source ignée perpétuelle, fort utilisable industriellement, et l'un d'eux termine un article sur la Fontaine Ardente par ces mots : « Espérons que Grenoble donnera bientôt au monde civilisé, le spectacle inouï jusqu'à présent d'une grande ville entièrement éclairée par un foyer inextinguible et naturel ». Il ne pensait guère que c'était l'eau des torrents, la houille blanche, productrice d'électricité, qui réaliserait un jour à Grenoble ce vœu qui parut alors téméraire à tous.

Aujourd'hui, on a pratiqué à l'emplacement de la Fontaine Ardente des fouilles pour rechercher les couches pétrolifères dont les flammes décelaient la présence. Les eaux ont dévié et le volcan s'est éteint : désastre regrettable pour les touristes, mais catastrophe plus lamentable encore pour les gens qui voyaient dans la Fontaine Ardente un exemple unique de l'éternité de la douleur et de l'amour. Le temps a triomphé, et pareille à la vulgaire humanité, la nymphe a cessé de pleurer, comme elle a cessé d'aimer.

LA TOUR SANS-VENIN

La plus grande merveille de l'imagination Dauphinoise, c'est la tour qui s'élève sur le coteau de Saint-Nizier, dans le voisinage du hameau de Pariset. Elle s'appelle la Tour Sans-Venin. Il a fallu pour la nommer ainsi et pour accréditer la légende que les reptiles n'en pouvaient approcher, le travail de l'esprit de maintes générations, et rien n'est plus curieux que la genèse de cette merveille.

Une déesse antique ; Isis, Roland, neveu de Charlemagne, et Saint-Séverin, protecteur et médecin de Clovis, sont les éléments sur lesquels les trouvères du Trièves, aidés par l'esprit superstitieux des habitants ont greffé leurs méfaits poétiques.

Isis. — Il y eut primitivement là, à l'emplacement qui nous occupe, un sanctuaire d'Isis. Le fait nous est encore prouvé par les marbres d'ex-voto trouvés dans le sol. Ils sont d'ailleurs fréquents aux environs de Grenoble où le culte d'Isis était très répandu. Certains archéologues vous diront même que l'Isère est appelée le Scoras par Ptolémée, et qu'elle ne s'est appelée Isère qu'après l'établissement du culte d'Isis en Dauphiné.

Je crois plutôt qu'il y a un ingénieux rapprochement fait par les Romains conquérants pour mettre en faveur le culte d'Isis. Mais quoi qu'il en soit, il était en faveur. Le nom du village de Pariset paraît

même à de plus audacieux être issu de ce même culte. Les monnaies d'Hélène, femme de Julien, portent en effet l'inscription de Paria Isis, et le nom de l'Impératrice fut donné à plusieurs localités. C'est pousser bien loin les choses. Mais le témoignage de Grégoire de Tours est plus net : il nous apprend que c'est de son temps qu'on a détruit le sanctuaire d'Isis, et qu'on a trouvé sous l'autel des serpents et des couleuvres d'airain. Voilà ce que j'appellerai le terrain primitif de la tradition.

Roland. — En voici le terrain secondaire. — En 769, une troupe de Sarrazins attaqua Grenoble et ravagea le Trièves. Ainsi que nous l'apprenons par la lecture des textes des cartulaires épiscopaux, ce fut l'évêque Isarn qui les battit, les chassa de Grenoble et les refoula dans l'Oisans, où ils séjournèrent longtemps, rançonnant les voyageurs qui venaient par ce chemin d'Italie en Dauphiné. Certains villages de l'Oisans portent encore aujourd'hui des noms qui étonnent l'oreille Dauphinoise : Huez (1), Mizoen, et Oz, qu'on nomme communément Oz-la-Sarrazine. A cet étage du terrain de la tradition, la légende altère l'histoire. A Isarn, elle substitue Roland, ou du moins, elle fait de Roland le continuateur d'Isarn. Roland, après s'être battu dans une île du Rhône avec Olivier, ainsi que le raconte le roman de Girard de Viane, arrive sous les murs de Grenoble, avec Durandal; fend un pan de montagne d'un coup de son épée en poursuivant les infidèles. La coupure du roc forme aujourd'hui encore une route pour les touristes au pied du village de Fontaine. Roland, charmé de la terre Dauphinoise, veut y finir ses jours, il songe à y bâtir son tombeau, et, pour ce faire, fait venir de Paris un peu de terre sainte, qu'il entasse sur le territoire de Pariset; la terre du hameau de Pariset a dès lors la propriété d'éloigner les reptiles.

Saint-Séverin. — Voici maintenant le terrain tertiaire : après les Dieux, les héros ; après les héros, les saints. Roland succède à Isis, et à Roland, Saint-Séverin. Un seigneur du Trièves dédia la chapelle du château qu'il fit construire sur l'emplacement du sanctuaire d'Isis, à

---

(1) Aux environs de Huez, les Arabes, après les Romains, exploitèrent les mines de Brandes : on voit encore aujourd'hui, près de la *Tour du Roi Ladre*, des galeries dont les cintres supérieurs montrent manifestement la main des constructeurs arabes.

Saint-Séverin. La mythologie, a dit M. Bréal, n'est qu'une maladie du langage. Saint-Séverin, qui guérit si bien le roi Clovis, n'a pas su protéger son nom de cette maladie, car il offre le plus beau cas pathologique qui puisse réjouir les étymologistes. Les Dauphinois, comme les Italiens, prononcent très mal le nom de Saint-Séverin. En Italie, il est devenu San-Vereno, et en Dauphiné, tantôt Saint-Vérand, tantôt Saint-Vrain. Mais en patois Dauphinois, le mot Vérin (du bas latin virinum, issu lui-même de virus) signifie précisément Venin. D'où la confusion populaire, facilitée par les légendes antérieures, la Tour Saint-Vrain, c'est-à-dire la Tour Sans-Venin, parce que, on le sait, les serpents n'y piquent pas, et cette platitude du barbarisme est l'appellation qui a triomphé aujourd'hui dans le dictionnaire et pour la postérité, de la déesse Isis et du chevalier Roland.



La Tour sans-Venin.

En somme, l'aspect de ce sommet est désolé, il y a là à côté de la tour un petit cimetière d'où l'on découvre toute la vallée et toute la montagne, et je ne sais rien de plus saisissant que ces vieilles tombes dans un pareil lieu. On y cherche involontairement les noms effacés des héros de la Légende. Le jour où j'y fus, rêvant à la persistance de la tradition, songeant aux blanches théories des Dauphinoises gallo-romaines se rendant au sanctuaire d'Isis, aux gonfanons des chevaliers qui flottèrent dans la vallée, au cor de Roland qui y sonna, aux turbans d'escarboucles des musulmans qui s'enfuirent, je ne trouvais là qu'une vieille femme songeuse qui méditait les yeux fixés sur l'horizon,

et des enfants qui cueillaient un bouquet parmi les hautes herbes du cimetière ; comme si l'une pleurait un passé disparu, pendant que les autres, soucieux seulement de l'avenir, semblaient sourire à la nature qui conserve éternellement, dans un même lieu, les mêmes fleurs et les mêmes légendes.

LA SIXIÈME MERVEILLE.

A ce point de notre voyage à travers les merveilles, je vous avoue que je suis fort embarrassé. Je viens de vous parler de cinq merveilles : Les Grottes de la Balme, la Pierre-Percée, le Mont Eguille, la Fontaine Ardente, la Tour Sans-Venin, et pour l'instant mon intention est bien de ne point sortir des environs de Grenoble, et de vous proposer comme sixième merveille, les fameuses Pierres Ophtalmiques de Sassenage. Mais c'est une merveille peu accréditée.

La classification des merveilles Dauphinoises est difficile. Rien ne nuit comme l'abondance des richesses, et il suffit d'avoir mis le pied une fois en Dauphiné pour constater qu'il y a dans ce pays plus de sept merveilles ; aussi personne n'a été d'accord sur leur classification, j'en sais qui me reprocheraient mon Diable, et qui prétendraient que la Fontaine Vineuse, une source dont les eaux décuplaient les forces et grisaient comme le vin, que le Berbère, dont les crues annonçaient la fertilité de l'année, que la Manne de Briançon, que le vent Ponthias, avaient au titre de merveilles des droits incontestables. J'en sais même qui étendant, à contre-sens, ce mot de merveilles, qui signifie proprement un prodige, où il y a du divin et du surnaturel, voudraient qu'on classât parmi les sept merveilles, des chefs-d'œuvre d'architecture comme le Temple de Livie à Vienne, la cathédrale de Saint-Antoine près de Saint-Marcellin et le Pont du Drac au Pont-de-Claix.

Mais nous sommes forcés de choisir, je ne vous parlerai pas plus de ces monuments que de la Motte Tremblante, île flottante de roseaux que les Guides Joanne placent à Saint-Laurent-du-Pont, et d'autres dans l'étang de Pelleautier, à une lieue et demie de Gap, et qui n'existe plus nulle part, à l'état de phénomène appréciable, ni que du Trou de Glaz, où se conserve la glace, près de la Grande-Chartreuse.

Je ne vous encombrerai la mémoire ni du Piqueur de Marsanne que cite Cordellier-Delanoue, ni du Mont Brasier (entre Serres et Laragne, Hautes-Alpes) qui tire des coups de canon mystérieux, sans canon, et qui a trouvé un historien dans M. Boisaymé (1838).

Les titres de la Manne de Briançon et du Vent Ponthias me paraissent plus dignes d'être discutés.

La Manne de Briançon est une résine qu'on trouve sur les pins du Queyras et qui serait, dit-on, excellente.



La Manne de Briançon.

Salvaing de Boissieu, pour nous faire venir l'eau à la bouche, nous a déclaré que ces bonbons légendaires n'étaient autres que la cristallisation des pleurs d'une nymphe amoureuse. Peut-être est-ce là une friandise délicieuse, mais je n'ai de nos jours rencontré aucun paysan Briançonnais qui connaisse la légende et qui ait goûté de la « Manne » autrement que chez les pharmaciens de Briançon, qui la font venir d'Italie (1).

Le vent Ponthias a pour lui l'autorité de l'église. Le vent Ponthias est un vent qui souffle aux environs de Nyons. Il paraît qu'autrefois la campagne de Nyons était sans vent. L'évêque saint Césarée d'Arles la prit en pitié, il partit avec ses gants, jusqu'au bord de la Méditerranée, jusqu'aux rives de la mer, en latin *Pontus*, il remplit de la brise marine ses deux gants et renversa le vent dans le creux de la montagne de Nyons.

L'église voulut bien accepter l'origine miraculeuse du vent, mais elle trouva qu'on y mettait trop de gants, et déclara que saint Césarée était bien assez puissant pour avoir donné simplement au vent l'ordre de se transporter lui-même, sans le véhiculer dans ses moufles.

---

(1) Cependant il est incontestable que la Manne de Briançon a joui au XVIIIe siècle d'une certaine popularité, Monsieur le Docteur Blanchard, professeur à l'Ecole de Médecine et Membre de l'Institut, se propose de publier prochainement une étude détaillée sur la Manne de Briançon.

Au milieu de tant de merveilles, il est permis d'être hésitant, et puisque la Tour Sans-Venin nous a mis aux portes de Sassenage, nous allons y découvrir nos deux dernières merveilles : les pierres ophtalmiques et les grottes.

La vallée du Triéves eut décidément de brillantes propriétés médicales, car c'est à côté de la tour où les serpents ne piquent point, que nous trouvons les pierres de Sassenage qui guérissent toutes les ophtalmies : ce sont des cailloux ronds que les uns récoltaient dans la Fontaine de Sassenage et que les autres ramassaient dans les roches environnantes. Vous pensez bien que les docteurs de Grenoble ne se firent pas faute de disserter sur ces pierres et ces rochers, qui pour ceux-là furent des pierres d'hirondelles, et pour ceux-ci, simplement des cailloux très polis et très aptes par leur forme à enlever les fêtus entrés accidentellement dans les yeux. L'antiquité avait connu les pierres ophtalmiques, mais elle les tirait de l'œsophage de l'hirondelle, ce qui rendait la récolte peu facile ; les chélidoines du préciosier de Sassenage sont plus aisés à ramasser. Il y avait pourtant des endroits plus riches que d'autres et réservés par leur propriétaire, ce qui encourageait le larcin et la légende. On sait l'histoire de Parmentier.

Les Cuves et les Grottes. — Mais Sassenage a d'autres merveilles. Il a ses cuves et sa grotte. Remontons le Furon, dont les cascades sont si pittoresques, engageons-nous dans un de ses bras plus étroits, et nous arrivons à une entrée de caverne qui porte à son plafond des ouvertures d'où s'échappent au printemps des eaux torrentueuses. C'est là l'issue inférieure des Grottes. Pour voir les Cuves il faut traverser le petit bras du Furon, passer sur le pont, suivre un sentier qui monte dans le coteau et s'introduire dans une faille de rocher qui donne accès à la partie supérieure des Grottes. Il y a là deux bassins d'une pierre assez dure, qui, paraît-il, se remplissent ou ne se remplissent pas d'eau, suivant que l'année doit être fertile ou stérile. L'une de ces cuves annonce l'abondance du vin, l'autre celle du blé. Les grottes sont d'ailleurs assez étroites, mais la vue des chutes d'eau du torrent intérieur est pleine de pittoresque.

La grotte de Sassenage fut le séjour des filles de la fée Mélusine. Vous n'ignorez point que la fée Mélusine avait tué son père, et que pour ce forfait, elle était — punition terrible et hebdomadaire — changée en serpent tous les samedis.

Sur la terre dauphinoise, dans son palais souterrain de Sassenage,

palais qui s'étendait, paraît-il, sous tout le massif du Vercors, elle devint une très bonne personne, s'intéressant à la richesse du pays et remplissant elle-même les fameuses cuves.

Elle échangea sa peau de serpent hebdomadaire contre une queue de Dauphin à demeure. Elle eut sept filles, sept filles au corps de sirène, toutes plus belles que la lumière du jour, à ceci près qu'elles avaient toutes une queue de dauphin ; mais allez donc trouver une femme parfaite ! Ces demoiselles étaient très curieuses. Malgré les observations de leur mère, elles descendaient parfois le soir, le long des colonnes d'eaux étincelantes, se baigner dans les cascades du Furon. L'une d'elles fut remarquée par un comte d'Albon qui en devint amoureux et qu'elle aima. La jeune fille alla trouver sa mère et la supplia d'user de tout son pouvoir pour lui donner une forme totalement humaine. Mélusine qui avait des idées pessimistes sur l'amour, soupira, avertit sa fille qu'elle allait au devant de bien des chagrins : puis consentit. A ceci près toutefois : sa fille devait comme elle, redevenir une sirène à queue de dauphin un jour par semaine. « Mais si jamais tu es surprise ce jour-là par un regard humain, alors, c'en est fait de ton bonheur et du privilège que je t'accorde. » La jeune sirène accepta tout : alors la fée Mélusine substitua sa fille amoureuse à la jeune Anne de Sassenage et c'est sous ce nom que Guigues d'Albon la reconnut et l'épousa. Vous pensez, les six jours écoulés, aux angoisses de la malheureuse. Elle prétexta, ce qui se portait beaucoup au moyen âge, elle prétexta un vœu. Elle avait, dit-elle à son mari, fait vœu si jamais elle l'épousait, de faire un jour par semaine une retraite pieuse dans une grotte de la montagne, consacrée à la sainte qui la protégeait. En réalité, elle remontait le Furon, et allait pleurer auprès de sa mère Mélusine. Guigues ne dit rien d'abord et ne la suivit point. Mais enfin ces absences régulières lui semblèrent anormales. La jalousie le mordit au cœur. Il tâcha de retenir Anne. Anne ne céda pas. Alors il fut pris de l'idée désastreuse de suivre sa femme, et ce jour-là, ou plutôt cette nuit-là, minuit sonna avant qu'Anne eût atteint le vestibule des grottes, et quand Guigues, qui avait rejoint sa femme, voulut la saisir, une froide sirène glissa et s'évanouit entre ses bras avec un sourire douloureux et des yeux noyés de pleurs. (1)

---

(1) Voir *Contes et Légendes du Dauphiné*, par Paul Berret, chez Barbier Durozier, Grenoble. La forme la plus ordinaire de la légende de Sassenage est autre: Salvaing de Boissieu et, après lui, Cordellier-Delanoue racontent que Mélusine elle-même

Je n'ai pas besoin de souligner tout ce que cette tradition a de séduisant et toutes les morales qu'on en peut tirer.

Des irrévérencieux ont prétendu voir là un symbole qui indiquerait que la femme retourne au moins une fois par semaine aux méchancetés de sa nature première. Bien heureuses, ajoutent-ils même, celles qui n'y retournent qu'une fois par semaine. D'autres, non moins avisés, y ont voulu trouver la condamnation de la curiosité des maris. Je vous laisse à choisir entre les deux morales.

Les savants mêmes ont tiré profit de l'histoire et affirmé que le jeune Guigues avait porté sur son casque, à partir de ce jour-là, une sirène à queue de dauphin, et que ce fut là l'origine du nom de Dauphiné, donné au pays..

Telles sont, Mesdames, Messieurs, les sept merveilles de la Terre Dauphinoise. Il faut regretter, je crois, que ces légendes se meurent ; elles sont quelque chose du patrimoine national : l'histoire attentive et la géographie avisée y peuvent découvrir quelquefois l'antique vérité cachée sous la fable. Je ne pardonne pas à Lancelot, l'académicien du XVIIIe siècle, qui a écrit ces lignes dans son rapport à l'Académie, sur les Sept Merveilles Dauphinoises : « C'est le caractère de notre siècle, » il n'a pu respecter ces fables que le temps a consacrées. Le merveil- » leux n'est point de son goût. Ce sont des fantômes que la crédulité » de nos pères a produits, à qui chacun s'empresse d'enlever » aujourd'hui quelque chose, et la nature et la mécanique s'enrichissent » de leurs dépouilles. »

Ah ! que je suis tenté bien plutôt, pour résumer et pour terminer enfin cette évocation que j'ai essayé de faire, devant vous, des antiques légendes, que je suis tenté de répondre à Lancelot par ces vers du poète :

Regrettez-vous le temps où le ciel sur la terre
Marchait et respirait dans un peuple de Dieux ?....

épousa un Ismidon de Sassenage. Tous les samedis, Mélusine se changeait en serpent pour courir au sabbat. Son époux la surprit un jour en pleine métamorphose ; elle disparut pour jamais ; mais, pareil à celui de la Dame Blanche, son fantôme apparaissait la nuit aux sires de Sassenage, chaque fois que devait mourir un des membres de la famille. La légende de Mélusine fut sans doute importée en Dauphiné par la branche des Lusignan qui vint s'établir près de Montélimar.

et de continuer, songeant aux filles mêmes de Mélusine, comme si Musset y pensait lui-même :

Regrettez-vous le temps où les nymphes lascives
Ondoyaient au soleil parmi les fleurs des eaux,
Et d'un éclat de rire agaçaient sur les rives
Les faunes indolents cachés sous les roseaux,
Où tout était divin jusqu'aux douleurs humaines,
Où les Sylvains moqueurs dans l'écorce des chênes
Avec les rameaux verts se balançaient au vent.

Non, il ne faut point détruire le souvenir du passé, il est toujours utile et intéressant, ne fût-ce que pour mesurer l'essor de l'avenir. Il y a, pour ne point sortir du Dauphiné, il y a, sur la route de la Grande-Chartreuse, un monolithe de rocher qui se dresse au milieu de la gorge. Le torrent passe d'un côté et la route de l'autre. Seule, la pointe de cette pyramide marque le niveau du sol aux temps préhistorique. Et uniquement, parce que ce monolithe est là, le touriste s'arrête interdit et songeur ; il mesure le travail incessant et gigantesque du torrent qui a mis des siècles à creuser son lit, et qui, maintenant, va porter au loin dans les plaines, ses eaux qui fécondent et qui désaltèrent. Il pense à la route par où les voitures montent au sommet de la montagne, les aliments et les matériaux ; à la route où le facteur chemine, porteur des lettres et du livre civilisateur. Et toutes ces pensées s'éveillent en son esprit, parce que le monolithe de rocher est resté debout, témoin du passé disparu.

Il en est de même de la science et de la légende.

L'une s'éclaire par l'autre et, c'est après avoir parcouru toutes ces traditions, les unes héroïques, les autres ironiques, les autres rêveuses, que nous comprenons mieux toute l'étendue et toute la puissance de l'esprit d'un pays, qui à côté de la salle où il fit la Révolution Française, peut montrer la statue de Berlioz, et allier ainsi ce qu'il y a de plus fécond dans l'action à ce qu'il y a de plus délicat et de plus subtil dans le rêve.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LE CONGRÈS DE GÉOGRAPHIE DE TUNIS

EN 1904

Communication faite à l'Assemblée générale du mercredi 27 juillet 1904,

Par M. Raymond THÉRY,
Secrétaire-général-adjoint et délégué de la Société au Congrès.

J'ai eu le grand honneur d'être délégué par la Société de Géographie de Lille pour la représenter au Congrès national des Sociétés françaises de géographie, qui s'est tenu cette année à Tunis.

Suivant la promesse que j'en ai faite, je viens aujourd'hui vous rendre compte de mon mandat. J'avoue de suite qu'il a été très agréable à remplir, car notre Société a sa place marquée à l'avance parmi les premières, et son délégué est sûr, en pareille occasion, de voir venir à lui toutes les sympathies. Mais à qui devons-nous le bon renom dont nous jouissons dans les milieux géographiques ? sinon à notre dévoué Président, M. Nicolle, et à notre distingué Secrétaire-général, M. Merchier, qui en toutes circonstances et notamment dans les précédents congrès ont, par leur mérite et leur science, mis notre Société en pleine lumière et lui ont conquis l'estime de tous.

Comme le Congrès devait s'ouvrir le dimanche de Pâques, 3 avril, je pris mes dispositions pour m'embarquer à Marseille le vendredi précédent sur le paquebot, *la Ville de Tunis*, des Messageries maritimes.

Le vendredi saint donc, dès avant midi un certain nombre de congressistes monte à bord, et une sorte de confraternité établit

promptement entre tous des rapports, dont beaucoup deviendront par la suite très amicaux.

La mer est fort agitée et on annonce que la traversée sera plutôt pénible, aussi beaucoup de congressiststes restent à terre et renoncent à nous accompagner, ils préfèrent attendre le paquebot qui les amènera quarante-huit heures après nous. Les intrépides seuls quittent Marseille à midi sonnant, et en route pour l'Afrique.

A peine sommes-nous sortis du port que tangage et roulis s'entendent admirablement pour chercher à nous débarrasser l'estomac, mais, à part quelques disparitions discrètes, l'ensemble des congressistes tient bon, les joyeux propos s'entrecroisent, et c'est au milieu des rires que ces navigateurs d'occasion narguent les flots irrités.

La nuit est un peu plus pénible pour certains, mais le lendemain la mer se calme et presque tout le monde est sur le pont.

En somme, après une traversée assez mouvementée nous arrivons le samedi 2 avril vers 7 heures du soir à Bizerte, où nous faisons escale pendant quelques heures, ce qui nous permet de visiter la ville, dont je parlerai plus en détail à la fin de mon compte-rendu, puisque c'est à Bizerte que je me suis réembarqué pour revenir en France.

A minuit le paquebot *la Ville de Tunis* reprend sa route, et le Dimanche de Pâques vers 5 heures du matin, c'est-à-dire au lever de l'aurore, nous entrons dans le port de Tunis.

L'heure est trop matinale, les lignes sont imprécises, et tout semble noyé dans une sorte de vapeur, bientôt pourtant on aperçoit des points blancs de plus en plus nombreux, mais il faut attendre les premiers rayons du soleil pour jouir dn magnifique panorama qu'offre la blanche Tunis au milieu de son décor féerique.

Une délégation de la section tunisienne de la Société de Géographie commerciale vient recevoir les Congressistes à bord du bateau. M. Dollin du Fresnel, le dévoué Secrétaire général, dont, pendant tout le Congrès, l'obligeance et l'amabilité ont été si hautement appréciées, nous adresse les souhaits de bienvenue. Entre Français de la mère patrie et Français d'Outre-mer la sympathie naît promptement. Aussi, à peine sommes-nous débarqués que des relations amicales s'établissent entre nous et en ce qui me concerne je tiens à dire que je garde le meilleur souvenir des familles tunisiennes avec lesquelles j'ai eu pendant mon séjour des rapports charmants ; vous me permettrez bien de transmettre d'ici toute l'expression de ma gratitude tant à mes

collègues en Géographie de Tunis qu'à leurs gracieuses compagnes, ce serait suprême ingratitude que de ne pas le faire, car, je l'avoue, j'ai passé en leur compagnie des moments très agréables, quelquefois même : *inter pocula*, en dégustant l'excellent petit vin blanc de Carthage.

Mais pardonnez-moi cette digression dans laquelle il entre plus de mémoire du cœur que de l'estomac, ainsi que certains seraient enclins à le croire, et arrivons au Congrès.

Les séances du Congrès de Géographie doivent se tenir à l'hôtel des Sociétés françaises, magnifique construction entourée de jardins et située sur une superbe avenue. C'est là que dans la matinée du dimanche 3 avril dernier, a lieu la première réunion des délégués des Sociétés de Géographie pour le règlement de certaines questions d'ordre intérieur. Ainsi il est convenu que deux sections seront ouvertes simultanément, l'une consacrée aux communications sur la Géographie générale, l'autre sur la Géographie coloniale.

Les délégués procèdent ensuite à l'élection de dix présidents de séance.

En cette circonstance notre Société s'est trouvée deux fois favorisée, car M. Boulenger, Président de la section de Roubaix et votre Secrétaire général adjoint ont tous deux été élus présidents.

L'après-diner du dimanche 3 avril est consacrée à la visite de la ville et des Soucks ou quartier de Médina, sous la conduite de M. Valensi, fils du général de division, chef de la chancellerie de son Altesse le Bey.

Tunis est une très grande ville avec ses 175.000 habitants, elle est du reste la troisième cité du continent africain après le Caire et Alexandrie, et avant Alger. Elle est la première place commerciale de la Régence ; jusqu'en 1893 elle se servait comme port de la petite ville de la Goulette, qui est au bord de la mer, mais aujourd'hui, par suite de la création d'un large chenal à travers la lagune sans profondeur au fond de laquelle elle est bâtie, elle peut recevoir les bateaux d'assez fort tonnage.

Tunis est divisée en deux villes : la ville Européenne, au bord du lac, s'est depuis quelques années considérablement agrandie et embellie. De belles et larges avenues bien plantées la sillonnent ; des monuments superbes ont été édifiés, tels : le Palais de la Résidence, la Cathédrale, l'Hôtel des Postes, le Casino-Théâtre, etc. et aussi de vastes hôtels.

La circulation dans Tunis est des plus faciles grâce aux tramways

électriques qui parcourent toute la ville européenne et qui contournent seulement la ville indigène, car on a craint avec raison qu'en la traversant on lui eût fait perdre son cachet spécial.

Une grande animation règne partout, et il est vraiment curieux de voir ce mélange de tant de races différentes, ce coudoiement continuel d'hommes que ni le caractère ni les mœurs ne semblent devoir rapprocher. Bien plus qu'à Alger apparaît ici la diversité des types, et il est impossible de ne pas être frappé à la vue de cette population bariolée qui présente l'originalité d'une ville orientale.

Quant à la ville indigène elle s'étage sur un plan incliné en arrière de la ville européenne, dont elle est entièrement séparée.

La ville indigène ou quartier de Médina a conservé toute sa couleur locale, et la visite en est des plus intéressantes. Mais ce sont surtout les Soucks qui attirent la curiosité du visiteur. Les Soucks sont formés par toute une série de petites rues ou d'étroits passages où sont établies les échoppes de marchands ou d'artisans. Les différents corps de métiers occupent une ou plusieurs de ces rues, c'est ainsi qu'on parcourt successivement le Souck des parfumeurs, celui des brodeurs, celui des selliers, etc. On vend un peu de tout dans les Soucks, mais il convient de reconnaître qu'on y trouve aussi de très beaux produits de l'industrie tunisienne comme bijouterie, meubles, armes ou étoffes. En outre, dans quelques boutiques plus importantes, on offre en vente de très beaux bibelots de provenance orientale. L'animation dans les soucks est réellement extraordinaire et la variété du spectacle impressionne vivement.

Au milieu des soucks s'élève la grande mosquée, qui, avec ses diverses annexes et l'université musulmane, occupe une très grande superficie de terrain. Comme l'entrée de la mosquée est interdite aux Européens nous devons nous contenter d'admirer son élégante colonnade et son imposant minaret.

Dans le voisinage on remarque deux autres petites mosquées dont les minarets sont d'une merveilleuse élégance.

En haut du quartier des Soucks se trouvent les vastes bâtiments du Bar el Bey, la maison du Bey, la visite en est intéressante : on y voit de très belles salles dont les plafonds sont revêtus de plâtres ouvragés très élégants. Des terrasses du Bar el Bey on jouit d'un magnifique coup d'œil sur la ville indigène.

Tout à côté se trouve la Kasba, ce n'est plus aujourd'hui qu'une caserne nouvellement bâtie sur l'emplacement de l'ancienne citadelle.

C'est de la Kasba et aussi du Belvédère, autre point culminant, que l'on jouit le mieux du magnifique décor que présente Tunis. Au fond se détache la silhouette de la montagne le Bou-Kornine, plus près voici l'El-Bahira ou lac de Tunis, et ce beau spectacle vous fait songer au golfe de Naples, dont il rappelle tout le charme.

Tout autour de Tunis s'étend une zone de maisons assez semblable à la banlieue de nos grandes villes. Mais voici que plus loin les villas succèdent aux villas et enfin du côté de la mer, les bourgades aux bourgades, ce sont les stations d'été ou les stations balnéaires que fréquentent les Tunisiens pendant les fortes chaleurs, telles : La Marsa, Le Kram, Khérédine, la Goulette, Hamman-Lif.

J'ai essayé de vous traduire quelques-unes des impressions ressenties au cours de ma visite de Tunis, malheureusement je ne puis vous les traduire toutes, car cela m'entraînerait trop loin. Pour en finir avec cette journée, il faut encore que je vous dise quelle charmante réception nous ont faite, au palais de la Résidence, dans le courant de la soirée M. Pichon, Résident général, et Mme Pichon. Tous les Congressistes garderont le meilleur souvenir du gracieux accueil qu'ils ont reçu, et de la franche cordilaité qui n'a pas cessé de régner entre tous les invités.

Le lundi 4 avril à neuf heures du matin avait lieu au théâtre municipal la séance solennelle d'ouverture du Congrès sous la présidence de M. Pichon, Résident général.

M. le Baron d'Anthouard, Président de la section tunisienne de la Société de Géographie commerciale, prononce un très beau discours, dans lequel il expose toute l'œuvre de la colonisation en Tunisie depuis Jules Ferry jusqu'à l'heure actuelle. Il fait ressortir l'importance du Congrès de Tunis, où la Géographie et la Colonisation, sont, dit-il, étroitement associées dans notre esprit en vue de la grandeur de la France, elles se prêtent un mutuel appui et quiconque s'intéresse à l'une ne peut être indifférent à l'autre.

M. le Baron d'Anthouard fait ensuite l'éloge de M. Etienne, vice-président de la Chambre, qui s'est excusé de ne pouvoir assister au Congrès, dont il est Président d'honneur. Pour tous les hommes épris de science Géographique pour tous ceux qui veulent que la pensée française rayonne dans le monde, le nom de M. Etienne est, dit-il, un mot de ralliement, le signe certain d'une puissante influence au service de la plus patriotique des tâches.

Il termine en rendant hommage à M. Pichon, Résident général, dont on admire les brillantes qualités dans la direction de la politique tunisienne et qui s'est attiré le respect et l'affection de tous par son libéralisme et sa bienveillance.

M. Pichon, dans un magistral discours, retrace avec une merveilleuse précision la situation actuelle de la Tunisie. Il souhaite que le Congrès s'occupe de questions indigènes, car il n'est pas permis à la France, dont on a dit avec raison qu'elle est une grande puissance musulmane de ne pas savoir ou de négliger ce qu'elle doit faire pour les musulmans.

Tous les délégués des Sociétés de Géographie viennent ensuite à tour de rôle donner lecture de leurs rapports sur la situation de leurs Sociétés.

La Société de Géographie de Lille a la bonne fortune d'avoir en cette occasion deux porte-paroles pour célébrer ses hauts faits.

D'abord M. Boulenger, Président de la section de Roubaix, qui s'exprime en ces termes :

Monsieur le Président,
Messieurs,

C'est comme Président de la Société de Géographie de Roubaix (section de Lille), dont la formation remonte à l'année 1884 que j'ai l'honneur d'assister au Congrès à Tunis.

Les connaissances Géographiques coloniales ont pour notre centre industriel une importance prépondérante en raison du chiffre de sa production qui dépasse annuellement 300 millions de francs en tissus seulement, sans compter les chiffres énormes faits par :

Les peignages de laine ;

Les filatures de laine et de coton ;

Et les ateliers de construction mécanique.

En présence d'une production semblable, nous considérons comme un devoir de travailler à préparer les jeunes gens qui veulent aller sur le marché international, chercher les débouchés nécessaires à l'écoulement de nos produits.

Nous nous efforçons dans la mesure du possible, de répandre le goût des sciences Géographiques par des conférences fréquentes choisies avec discernement pour les rendre instructives et attrayantes ; nos Conférences sont heureusement suivies par un public attentif où toutes les classes sociales sont représentées.

Les auditeurs viennent de plus en plus nombreux aux 15 ou 20 Conférences que nous donnons chaque hiver, et, très souvent, notre salle est insuffisante malgré ses dimensions spacieuses qui permettent de recevoir à l'aise 500 personnes.

— Afin de procurer à nos sociétaires le plaisir de l'instruction, nous avons de concert avec Lille, organisé des excursions à prix réduits, qui sont très appréciées.

— Le cours de Géographie Commerciale que nous avons formé, il y a quelques années, est suivi par des jeunes gens studieux qui se préparent ainsi à la lutte pacifique des peuples sur le terrrain économique — après avoir acquis les counaissances techniques des affaires, ces jeunes gens deviennent des voyageurs pleins de confiance et d'entrain, bien disposés à se défendre et à attaquer même la concurrence sur les marchés étrangers où les droits de douane ne sont pas excessifs.

C'est avec satisfaction que nous portons ces faits à votre connaissance sans vouloir nous en orgueillir, car tout le mérite en revient aux modestes volontaires de cette armée pacifique qui ne recule pas devant la lutte pour arriver à faire connaître la qualité de nos produits et augmenter ainsi le chiffre des exportations françaises.

Tel est, Messieurs, le compte rendu des travaux de la Société de Géographie de Roubaix.

Votre Secrétaire général adjoint donne à son tour lecture du rapport suivant :

Mesdames, Messieurs,

La Société de Géographie de Lille a été fondée en 1880, elle compte aujourd'hui, les sections de Roubaix et Tourcoing comprises, plus de 2.200 membres (2.248 suivant le recensement de Février 1904).

Des conférences, des voyages et des excursions, des concours et des bourses de voyage, la publication d'un Bulletin mensuel, voilà les moyens que nous employons pour chercher à intéresser les membres de notre Société et aussi le public aux questions géographiques.

Conférences. — Les conférences ont toujours chez nous un très grand succès, aussi nos conférenciers sont-ils sûrs de trouver un auditoire nombreux et sympathique.

Dans le courant de 1903 nous avons eu le plaisir d'entendre et d'applaudir une quarantaine de conférenciers, quinze autres ont, depuis le 1er Janvier dernier, reçu bon accueil à Lille. Plusieurs de ces conférenciers ont prêté leur

concours aux sections de Roubaix et de Tourcoing, qui de leur côté ont, en outre, organisé de nombreuses conférences avec des éléments de leur choix.

Certes, nous avons eu des conférenciers de marque dans le monde géographique, voire même dans le monde politique, mais il est un point intéressant que je tiens à vous signaler, c'est que plus que jamais nos Sociétaires nous fournissent un important contingent.

Les uns nous ont fait connaître le résultat de travaux spéciaux et remplis d'intérêt auxquels ils s'étaient livrés dans le silence du cabinet. Les autres nous ont charmés par le récit des excursions qu'ils avaient faites.

Ce concours de nos Sociétaires nous est particulièrement agréable, car, oserai-je le dire, il flatte un peu notre amour-propre et prouve combien nous mettons tous d'ardeur à travailler dans l'intérêt de la Société.

Voyages et Excursions. — Pour mieux vulgariser les connaissances géographiques par un enseignement pratique, la Société de Géographie de Lille organise chaque année de nombreux voyages ou excursions. Une commission spéciale a été, à cet effet, instituée, et c'est elle seule qui se charge des détails de l'organisation des voyages ou des excursions, sans avoir recours à aucune aide étrangère.

Le programme de 1903 comprenait vingt-trois voyages, parmi lesquels il en était de première importance, par exemple l'Espagne, la Hollande, la Suisse et les Vosges, j'en passe et des meilleurs. Plus de 900 membres de notre Société ont pris part à ces voyages ou excursions.

En 1904 le programme comporte vingt-et-une excursions ou voyages, il est aussi varié que celui de l'année dernière, et nous sommes certains d'obtenir cette année encore un plein succès.

Concours de Géographie. — Depuis 1881 notre Société organise chaque année des concours de géographie et chaque année nous voyons grossir le nombre des candidats qui viennent prendre part à ces concours. Des prix et récompenses sont attribués aux lauréats, leur importance varie suivant la série dans laquelle ils ont concouru.

En 1903, époque de notre dernier concours, nous avons eu 227 candidats, dont 128 garçons et 99 filles. En général nos candidats nous sont envoyés par divers établissements d'enseignement de la région, pourtant dans certaines séries ils se recrutent parmi les jeunes gens déjà sortis de l'école ou du collège.

Le programme de nos concours généraux s'adapte exactement aux programmes officiels d'enseignement, de sorte que dans chaque série les candidats ont à traiter des questions qu'ils ont dû étudier dans le courant de l'année.

Les prix attribués aux lauréats de ces concours généraux consistent en livres ; nos dépenses de ce chef s'élèvent chaque année à quelques centaines de

francs, elles sont couvertes par de généreux donateurs. Des fondations de médailles, ou des prix spéciaux, comme aussi un voyage à la mer offert à dix jeunes gens choisis parmi les lauréats les plus méritants et les volumes qui nous sont annuellement envoyés par les Ministères de l'Instruction publique, du Commerce et des Colonies, nous permettent d'ajouter de nouvelles récompenses aux prix décernés.

Concours de Monographies géographiques. — Pour répondre au vœu exprimé au Congrès des Sociétés françaises de Géographie tenu à Rouen en 1903, vœu tendant à favoriser dans chaque arrondissement les études monographiques des communes, nous venons d'instituer un concours annuel de monographies de localités de l'arrondissement de Lille.

La récompense de ce concours sera un prix, dont la valeur pourra s'élever à 500 fr. à partir de 1905. Les travaux devront être déposés chaque année avant le 1er Juillet.

Les candidats devront répondre à un questionnaire très détaillé qu'avec sa grande compétence en la matière a établi M. Ardaillon, Professeur de géographie à la Faculté des Lettres de Lille et Membre de notre Comité.

Voilà donc un vœu du Congrès de Rouen qui n'est pas resté stérile, grâce à l'initiative prise par la Société de Géographie de Lille.

Sans attendre l'époque fixée pour l'ouverture de ces Concours notre Comité a voulu dès cette année prouver combien il s'intéressait à ce genre d'études. C'est pourquoi il a récemment voté un subside de mille francs en faveur d'un agrégé d'histoire et de géographie des plus méritants de l'Université de Lille qui prépare en ce moment un ouvrage sur la Flandre.

Fondation Paul Crepy. — A propos des concours permettez-moi de vous signaler un concours tout spécial, qui a été institué à la suite d'une fondation faite au profit de la Société.

Déjà au Congrès d'Oran en 1902, M. Nicolle, Président de notre Société, en a parlé dans son rapport ; il s'agit d'une fondation annuelle de 300 fr., instituée par la famille de feu M. Paul Crepy, premier Président et fondateur de la Société de Géographie de Lille, dont la mémoire est fidèlement conservée dans le monde géographique.

Cette fondation nous a permis de constituer une bourse de voyage, qui est chaque année attribuée par la voie du concours au lauréat le plus digne. C'est ainsi que ce dernier peut compléter sur place l'étude de la région que dans son travail il a décrite au point de vue géographique et économique.

Notre Comité d'Etudes, désireux de développer le goût des études géographiques et de favoriser ceux qui s'y adonnent, vient de décider que les frais de transport pour aller dans la région à parcourir et pour en revenir reste-

raient à la charge de la Société, de façon à ce que la bourse de voyage soit entièrement consacrée à la visite de cette région.

Bulletin. — Il me reste à vous parler du Bulletin que publie la Société de Géographie de Lille. Nous cherchons à le rendre de plus en plus attrayant, soit par une plus grande variété dans le choix des communications et des récits d'excursions faites par ses membres, soit par l'insertion des nouvelles géographiques les plus récentes ou de faits commerciaux d'une incontestable utilité dans une région aussi commerçante et aussi industrielle que le Nord.

Le Bulletin est mensuel, il forme chaque année deux volumes in-8° de près de 500 pages chacun, il est très fréquemment illustré de simili-gravures et de cartes. Depuis le 1er Janvier dernier il est imprimé sur un nouveau papier, dit papier perfectionné, bien supérieur à l'ancien, ce qui nous permet de mettre mieux en valeur les simili-gravures intercalées dans le texte.

Le tirage moyen du Bulletin est de 2.650 exemplaires, il est envoyé à tous les Membres titulaires, aux Membres d'honneur et aux Membres correspondants, ainsi qu'à de nombreuses Sociétés savantes de tous pays avec lesquelles nous pratiquons l'échange.

Le Bulletin constitue une très lourde charge pour notre budget, mais nous avons la conviction qu'il nous aide puissamment à faire œuvre utile comme élément de diffusion et qu'il contribue à faire naître ou à développer le goût des études géographiques.

En terminant ce trop long rapport, permettez-moi, Messieurs, d'espérer que je suis arrivé à vous faire partager quelque peu mes sentiments de vive sympathie pour la Société de Géographie de Lille, ou tout au moins que vous voudrez bien conserver d'elle un bon souvenir.

Dans la soirée du lundi 4 avril la section tunisienne de la Société commerciale offrait aux Congressistes un superbe banquet de plus de 300 couverts au Tunisia Palace, qui est en communication avec le Casino-Théâtre et en est comme une dépendance. Beaucoup de dames avaient pris place à table, et l'humeur la plus joyeuse ne cessa de régner pendant tout le repas. Au dessert M. le Résident général ouvrit la série des toasts, on l'écouta respectueusement, puis il en vint une véritable avalanche, mais heureusement, les coupes se remplirent de champagne, et on n'en entendit aucun, tant la joie débordait de toute part en un indescriptible brouhaha.

Il me serait impossible de passer en revue les nombreuses questions,

dont la discussion a rempli pendant cinq jours les séances du Congrès, cela demanderait trop de temps.

Je tiens pourtant à vous faire observer que le plus grand nombre des communications avaient trait à la Tunisie, quelques unes d'entre elles ont été absolument remarquables, celles par exemple du Docteur Brunsvic-Le Bihan, médecin en chef de l'hôpital de Sadiki, sur le fonctionnement des hôpitaux indigènes et l'utilité des auxiliaires médicaux ; de M. Belbézé de Tunis sur les mines et les lignes de communication en Tunisie ; de M. Béchir Sfar, Président de la Société Kaldounia de Tunis qui nous a dit, dans le français le plus pur, l'évolution de la Géographie dans la civilisation arabe.

D'autre sujets que ceux relatifs à la Tunisie ont été également traités avec une grande compétence et un réel talent. C'est ainsi que M. Henri Lorin, de la Société de Géographie de Bordeaux, nous a retracé l'histoire de 22 ans de politique coloniale (1881-1903), M. Blondel, vice-président de la Société de Géographie commerciale de Paris, nous a entretenu très savamment des colonies africaines allemandes, M. Raymond Colrat, l'explorateur bien connu de vous tous, a traité la question de la main-d'œuvre dans nos colonies de l'Afrique centrale.

Enfin, M. Gauthiot, Secrétaire général de la Société de Géographie commerciale de Paris, nous a dit ce que la Géographie économique a produit depuis trente années et ce qu'on doit en attendre encore. M. Gauthiot a développé ce sujet non seulement avec la connaissance approfondie des matières économiques qu'on lui connaît, mais aussi avec cette bonhomie charmante, qui attire toutes les sympathies.

Permettez-moi de vous dire à ce propos quel charme j'ai éprouvé pendant tout le Congrès dans le commerce de ce savant modeste, qu'avec une sympathie toute filiale nous appelions : le Père Gauthiot. Son attrait ne s'exerçait pas seulement sur les graves délégués, mais encore sur les dames qui les accompagnaient, aussi la Dépêche tunisienne a-t-elle pu dire tout en le félicitant : « Nous lui ferons cependant un reproche : il accapare trop nos charmantes Congressistes ; une fois encore disons que nos pères sont plus jeunes que nous ».

Parmi les questions qui ont donné lieu aux discussions les plus chaudes, il convient de placer au premier rang l'éternelle question du transsaharien. M. Paul Bonnard, Vice-Président de la section tunisienne de la section de Géographie commerciale, s'est montré, comme de coutume, ardent défenseur du projet du transsaharien méditerranéen par Bilma et le Tchad, mais il a trouvé un adversaire résolu en la

personne de M. Mombrun, délégué d'Oran, qui émet une proposition de rejet ainsi conçue : « Attendu que le budget de la France n'est pas actuellement en état d'entreprendre ce projet, tant que l'Algérie, la Tunisie, et nos colonies africaines (Sénégal, Congo, Dahomey, etc.) ne seront pas pourvues de voies ferrées nécessaires à leur développement commercial et industriel ».

M. Raymond Colrat, qui préside la séance, se rallie à la proposition de M. Mombrun, car, dit-il, les ressources du centre Africain sont très exagérées et la population est très peu dense. Un transsaharien coûterait énormément et son rapport serait nul. Suivant lui la pénétration doit plutôt se faire de l'Est à l'Ouest, et il faut s'occuper d'abord des chemins de fer de la Guinée, du Dahomey et du Congo.

Mais les Tunisiens qui sont les plus nombreux dans l'assistance se rallient à la proposition de M. Bonnart, dont les conclusions sont adoptées à la majorité des voix.

La séance de clôture du Congrès a eu lieu le jeudi 7 avril à trois heures de l'après dîner, elle a été présidée par M. Pichon, Résident général, qui a très bien résumé les différents travaux de ce Congrès et indiqué l'impression qui se dégage des discussions engagées entre les Congressistes pendant ces quelques journées.

Le Congrès de Tunis, dit-il, est digne de tous ses devanciers ; il a été essentiellement pratique, laissant un peu de côté la doctrine pure, il s'est prononcé pour l'application de cette doctrine ; il a estimé avec juste raison qu'il était temps de faire suivre la théorie de savants Géographes d'un essai de réalisation des méthodes préconisées. C'est là le point marquant spécial du Congrès et il félicite d'une façon toute particulière les organisateurs de cette très remarquable manifestation Géographique.

M. Pichon donne ensuite lecture de la liste des récompenses honorifiques qui sont accordées à l'occasion du Congrès. Vous savez, à ce propos, que la Société de Géographie de Lille a été particulièrement favorisée en cette occasion, car l'un de ses Vice-Présidents, M. Boulenger, Président de la section de Roubaix, et son Secrétaire général adjoint ont tous deux été nommés Officiers dans l'ordre du Nichan Iftikhar.

Comme d'habitude le Congrès a émis un certain nombre de vœux, dont la nomenclature figurera à la suite du présent compte-rendu, mais il en est deux, que je tiens à signaler plus particulièrement à votre attention.

Le premier est ainsi conçu : « le Congrès émet le vœu : qu'à l'avenir, chaque Société de Géographie, au siège de laquelle aura été tenue une session, transmette en temps utile, à la Société organisatrice de la session suivante, la liste des vœux adoptés avec la suite qui leur aura été donnée et la réponse ou les réponses qui auront pu être déjà faites par les Pouvoirs publics, les Administrations ou assemblées compétentes ; tous ceux qui n'auront pas reçu satisfaction seront portés en tête de l'ordre du jour de ladite session pour être soumis à un nouveau vote et, au besoin, à une discussion nouvelle ».

Je crains bien qu'à chaque session nouvelle du Congrès la liste des vœux émis en la session précédente, qui n'auront pas reçu satisfaction, ne soit hélas ! bien longue.

Voici le second vœu à signaler :

Le Congrès émet le vœu : « qu'au Cours de la XXVI[e] session, (à Saint-Etienne en août 1905), le comité examine et, s'il y a lieu détermine les modifications aux statuts qui permettraient d'obtenir une meilleure et plus fructueuse méthode de travail au cours des sessions futures ».

A notre avis, le meilleur moyen à employer pour atteindre un but vraiment utile serait d'établir un programme d'études assez limité, de façon à ne pas éparpiller les efforts sur une multitude de matières qui n'ont guère de lien entre elles. La conséquence de ce mode de travail serait de diminuer le nombre des vœux émis, mais leur autorité devenant plus importante, ils seraient plus sûrement pris en considération par qui de droit, et les Congrès de Géographie y gagneraient en efficacité.

Il me reste à vous parler de quelques excursions faites soit pendant le Congrès soit après aux environs de Tunis et dont je garde un souvenir enchanteur.

Excursion au Bardo. — Le Bardo situé à proximité de Tunis servait autrefois de résidence aux Beys, il présente aujourd'hui un ensemble de constructions remises en bon état et offrant bien les caractères de l'architecture locale.

La visite des appartements beylicaux n'est pas d'un grand intérêt, mais le musée Alaoui mérite une visite attentive. Il est cité comme le musée archéologique le plus important de l'Afrique du Nord. On y

trouve toutes les richesses artistiques que les fouilles entreprises par le service des antiquités de Tunisie ont permis de découvrir dans la région. Il convient surtout de signaler de superbes mosaïques, de magnifiques faïences tunisiennes et tout un musée arabe d'une merveilleuse beauté.

CARTHAGE. — En me dirigeant vers cette coline de Byrsa, qui domine la mer, et où se trouvent la chapelle Saint-Louis, le musée des Pères blancs et la cathédrale du cardinal Lavigerie, je me rappelais les grandes luttes de la cité punique contre Rome, sa rivale, je songeais à ce peuple qui mettait des lions en croix, j'évoquais le souvenir de ces foules nombreuses s'agitant au milieu d'une immense ville, mais je vis bientôt que tout cela c'était bien le passé, hélas ! car de Carthage les ruines mêmes ont péri.

Il ne reste rien, en effet, de la ville punique, sauf quelques tombeaux, des stèles, des bijoux et des poteries réunis dans le musée des Pères blancs. Quant à la Carthage romaine, rebâtie au temps de César, et dont l'opulence fut grande sous Auguste, le sol de la colline n'en porte guère de trace, et c'est en vain que l'on cherche l'endroit *ubi Carthago fuit.*

Les Pères blancs ont rangé dans leur musée et dans leur jardin, qui entoure la chapelle de Saint-Louis, des fûts de colonnes, des chapiteaux, des dalles de marbre et de nombreux débris retirés du sol à la suite des fouilles pratiquées.

Au sommet de la colline Saint-Louis et faisant face à Tunis s'élève la cathédrale, construite par le cardinal Lavigerie, de style byzantin mauresque, en forme de croix latine, elle est flanquée de deux tours, le chœur est couvert d'une vaste coupole entourée de huit clochetons, et l'abside d'une plus petite. Quatre tours rondes couronnent les angles du transept.

La décoration de l'intérieur est très riche, on remarque notamment le plafond avec ses magnifiques arabesques dorées et dans le chœur le monument du cardinal Lavigerie.

De la colline Saint-Louis on jouit d'un superbe panorama, on découvre d'un côté le promontoire du cap de Carthage où s'étale le coquet village de Sidi-bou-Saïd avec son minaret et ses maisons blanches, plus loin la plaine de la Marsa toute parsemée de villas, et de nombreux bosquets, le petit village arabe de la Malga et ses immenses citernes romaines, tout au fond le cap Kamart.

De l'autre côté on aperçoit sur le rivage l'ancien palais de Mustapha Ben Ismaïl, dont le Bey actuel a fait sa résidence, les petites stations balnéaires de Kram et de Khérédine, et la Goulette.

Ce spectacle, avec la mer comme fond de tableau, est incomparable, pourtant il s'en dégage une profonde tristesse, car là mieux qu'ailleurs apparait la vanité des choses humaines devant l'anéantissement d'une immense cité, dont il ne reste que des pierres éparses ou des tranchées à demi comblées au milieu d'une herbe sauvage.

Mornag. — Caves de Crétéville. — Mines de Djebel-Ressas. — Orangeries de Bradahy, Potinville. — Le samedi 9 avril nous faisons une excursion des plus intéressantes.

Tout d'abord nous parcourons la plaine de Mornag au pied de belles montagnes qui bornent l'horizon.

Partout des vignobles attestent la richesse du pays, il en est de même à Crétéville où nous passons pour nous rendre au Djebel-Ressas ou Montagne de Plomb.

Là nous nous trouvons devant un dôme de calcaire, dans les cassures duquel se sont amassés des dépôts de minerais de plomb et de calamine ou zinc. L'usine est au pied de la montagne, elle est en pleine activité, et de nombreux ouvriers tant Italiens qu'Arabes y sont employés.

Après la visite des établissements un lunch nous est très gracieusement offert, ce qui nous permet d'apprécier les excellents vins de la région.

Du Djebel-Ressas nous nous rendons chez M. Giraud, propriétaire des orangeries de Bradahy, où l'on nous sert un excellent déjeuner, arrosé des meilleurs crus du pays. Les tables couvertes de fleurs étaient dressées sous les orangers, dont les fruits, comme des pommes d'or, étaient suspendus sur nos têtes. C'était vraiment le jardin des Hespérides avec ses agréables senteurs, et le charme était d'autant plus grand que Junon ce jour-là avait préposé à la garde de ce jardin merveilleux une hôtesse charmante et de très gracieuses congressistes.

Cette journée d'excursion s'est terminée par la visite du vaste domaine Potin à Potinville, dont les congressistes ont pu admirer les magnifiques vignobles et où ils ont reçu le meilleur accueil.

Mais il faut savoir se borner, et je ne puis vous dire toutes les impressions ressenties au cours des bonnes journées que j'ai passées à Tunis ou dans la région avoisinante.

J'avoue, qu'en raison du temps dont je disposais, j'ai mieux aimé rester dans ce milieu enchanteur et en goûter longuement tous les charmes que d'aller courir au loin.

Bizerte. — En quittant Tunis un grand nombre de congressistes se sont rendus à Bizerte, où la municipalité a tenu à leur faire une très belle réception. Le soir même de notre arrivée un banquet nous était offert, et il nous était ainsi permis d'entrer en relations avec des Bizertins d'une grande amabilité, chez lesquels on admire tout à la fois l'ardent amour qu'ils éprouvent pour leur ville, et l'intelligence qu'ils déploient pour tendre à sa prospérité.

Je vous parlerai peu de Bizerte, car je compte vous fournir à ce sujet une communication assez détaillée dans un prochain bulletin. Mais je tiens à vous dire l'impression que m'a laissée cette ville, qui en quelques années s'est complètement transformée. De nombreuses constructions ont été élevées, la misérable bourgade arabe des débuts de l'occupation est un centre sérieux de la région au point de vue commercial et en outre un point stratégique de première importance au point de vue de la défense.

Comme port de guerre, le lac de Bizerte d'une étendue d'environ 110 kilomètres, avec des fonds de 10 mètres, facilite l'installation des services nécessaires.

C'est au fond de ce lac, à quinze kilomètres de la mer, que l'arsenal maritime de Sidi-Abdallah a été établi. Les travaux ont été d'abord poussés avec activité, mais ils subissent en ce moment un certain ralentissement, de nouveaux crédits s'imposent, si on veut utiliser ce qui a été fait. Car, en cas de guerre, Bizerte doit se suffire à elle-même ; quoi qu'on en dise elle ne peut compter sur aucun secours ni par terre, ni par mer, or actuellement l'arsenal n'est pas à même de pourvoir aux besoins d'une escadre. Ainsi au point de vue approvisionnement de charbon, dont on sait toute l'importance, la réserve à Bizerte n'atteint qu'environ 13.000 tonnes, quand à Malte les Anglais l'ont portée à 150.000.

Comme port de commerce, Bizerte s'est bien développée depuis quelques années, son trafic est d'environ 75.000 tonnes, et on compte beaucoup sur l'établissement de nouvelles lignes de chemin de fer qui permettront d'amener de grandes quantités de minerais de l'intérieur.

Il nous reste de notre séjour à Tunis, l'impression profonde de la

valeur et de l'énergie, dont font preuve les Tunisiens français. On sent, en effet, chez eux un ardent patriotisme et par suite le désir de faire de la Tunisie une région riche et prospère. Tous ceux avec lesquels j'ai eu des rapports sont pénétrés de l'importance de cette œuvre qu'ils considèrent comme la leur, et tous leurs efforts tendent vers ce but. Il faut reconnaître que M. Pichon, Résident général, qui jouit d'une grande considération, vient puissamment au secours de ses administrés, mais il s'agit encore de compter avec la métropole.

Pour amener la Tunisie à tout son développement il faut entreprendre de grands travaux d'utilité publique et construire des voies ferrées pour faciliter la pénétration, il faut encore tendre au développement du peuplement français, et pouvoir compter sur une intervention financière de la France.

M. Pichon a nommé une commission de colonisation pour élaborer « un plan conforme aux données de l'expérience et aux conditions particulières du pays en vue d'attirer en Tunisie le plus grand nombre possible de petits colons et d'ouvriers français ».

C'est une très bonne mesure, mais l'intervention du gouvernement français est indispensable pour assurer des conditions avantageuses aux colons agricoles venant de France, car très peu d'entre eux disposent d'un petit capital et le plus grand nombre est réduit à de très minimes ressources. Comme, en général, ces colons sont pauvres, il faudrait leur procurer le logement, la terre et les moyens de la cultiver, en leur laissant le temps de se libérer par des indemnités annuelles, payables seulement à partir de l'exploitation régulière, et avec facilité d'amortir leur dette en un certain nombre d'années de façon à devenir un jour propriétaires.

En Algérie les ressources sont suffisantes pour permettre de faire de la colonisation officielle, il n'en est malheureusement pas de même en Tunisie, et si l'État français n'intervient pas, comme nous venons de le dire, il devient bien difficile de compter sur l'immigration française.

Par contre l'immigration étrangère et surtout italienne prend, comme chacun le sait, d'inquiétantes proportions ; si nous voulons rester maîtres chez nous, il faut nécessairement rechercher tous les moyens propres à faciliter la pénétration française.

Les dernières statistiques nous fournissent des chiffres probants à cet égard : la ville de Tunis compte environ dix mille Français contre 35.000 Italiens, le reste de la population est composé de musulmans et

d'israélites, ces derniers au nombre de 40.000 environ. Mais dans la Tunisie entière il y a près de 72.000 Italiens contre 24.000 Français.

C'est bien le cas de le dire : Caveant consules.

Au point de vue économique la métropole a aussi beaucoup à faire, il convient de favoriser l'entrée en France des produits tunisiens, tout en cherchant à éviter ce qui ne serait que manœuvre de spéculation, car il faut soutenir les vrais producteurs, qui envoient sur nos marchés leur blé, leur avoine, leur huile ou leur vin, ceux-là seuls sont dignes d'intérêt, et Français d'outremer, ils doivent être traités comme les enfants d'une même patrie.

J'ai tenu à vous exposer ces quelques considérations, car elles résument en partie les vœux que j'ai entendu exprimer par les Tunisiens pendant mon séjour ; certes, il en est encore bien d'autres, mais il m'a semblé préférable de ne pas entrer trop dans le détail, de façon à bien arrêter votre attention sur les points principaux.

Ma mission terminée, je m'embarquais à Bizerte sur le paquebot : *la Ville d'Alger*, des Messageries Maritimes, et après une traversée assez dure, je rentrais en France par Marseille.

Les souvenirs de mon séjour à Tunis resteront profondément gravés dans ma mémoire, mais je ne puis assez vous dire toute l'admiration que je ressens pour ces Français de là-bas, qui pleins de volonté et d'énergie luttent pour la vie et pour la prospérité toujours croissante de la Tunisie ; chez lesquels enfin on est heureux de trouver, dans la vie publique comme dans la vie privée, toutes les manifestations d'une âme vraiment française. Aussi suis-je assuré que vous vous joindrez à moi pour leur accorder les éloges qu'ils méritent et pour leur souhaiter que le succès couronne leurs efforts.

VŒUX ADOPTÉS PAR LE CONGRÈS

I.

Le Congrès émet le vœu :

« Qu'à l'avenir, chaque Société de Géographie, au siège de laquelle aura été tenue une session, transmette en temps utile, à la Société organisatrice de

la session suivante, la liste des vœux adoptés avec la suite qui leur aura été donnée et la réponse ou les réponses qui auront pu être déjà faites par les pouvoirs publics, les adminislrations ou assemblées compétentes ; tous ceux qui n'auront pas reçu satisfaction seront portés en tête de l'ordre du jour de ladite session pour être soumis à un nouveau vote et, au besoin, à une discussion nouvelle ».

II.

Le Congrès émet le vœu :

« Qu'au cours de la XXVI[e] Session, le Comité examine et, s'il y a lieu, détermine les modifications aux Statuts qui permettraient d'obtenir une meilleure et plus fructueuse méthode de travail au cours des sessions futures ».

III.

Le Congrès émet le vœu :

« Que la Société apicole de Tunisie étudie les moyens de fonder des syndicats apicoles d'exportation franco-indigènes ».

IV.

Le Congrès émet le vœu :

« Que la législation tunisienne sur les associations, favorise la création de syndicats d'exportation ».

V.

Le Congrès émet le vœu :

« Que les Sociétés de Géographie et les Sociétés assimilées redoublent d'efforts, pour faciliter aux jeunes Français les voyages à l'Étranger et aux Colonies, soit en créant des bourses de voyage, soit en obtenant des conditions spéciales sur les Compagnies de transport, soit en organisant chaque année une caravane de la jeunesse en Algérie et en Tunisie ».

VI.

Le Congrès émet, en outre, le vœu :

« Que le Gouvernement autorise les Chambres de Commerce à voter des crédits dans le but de favoriser les voyages à l'Étranger et aux Colonies ».

VII.

Le Congrès émet le vœu :

« Que pour les travaux publics aux Colonies, et notamment en Tunisie, il soit inséré au cahier des charges un article prescrivant que les matériaux provenant du dehors devront, autant que possible, être d'origine française et embarqués dans un port français ».

VIII.

Le Congrès émet le vœu :

« Que l'organisation de l'assistance médicale des indigènes soit étendue à toutes les Colonies françaises ».

IX.

Le Congrès émet le vœu :

« Que le Gouvernement du Protectorat facilite, par tous les moyens, et au besoin par des exemptions douanières, la création d'usines de superphosphate dans la Régence ».

X.

Le Congrès émet le vœu :

« Que le Gouvernement encourage l'exploitation minière en Tunisie, en facilitant l'obtention des concessions par toutes sortes de moyens, et surtout par la construction rapide des voies ferrées et l'amélioration du Port de Tunis, amélioration qui permettrait à ce port, de recevoir les navires de fort tonnage ».

XI.

Le Congrès émet le vœu :

« Que la justice indigène soit partout établie en tenant compte de l'intellectualité et des mœurs des habitants ; la question de la main-d'œuvre dans nos colonies étant absolument dépendante de l'organisation rationnelle de cette justice ».

XII.

Le Congrès émet le vœu :

« Que les Sociétés de Géographie, de concert avec les Municipalités, favorisent l'émigration des travailleurs français en Tunisie ».

XIII.

Le Congrès émet le vœu :

« Que le Parlement français vote une addition à la loi du 18 Juillet 1890, permettant l'introduction en franchise, sans compensation douanière, d'une certaine quantité de fruits et de légumes ».

XIV.

Le Congrès émet le vœu :

« Qu'il soit créé un service postal maritime régulier entre Tunis et la Métropole (viâ Nice) avec escale en Corse ».

XV.

Le Congrès émet le vœu :

« 1° Que les conserves de poissons faites en Tunisie soient admises en franchise en France ;

2° Que particulièrement, en ce qui concerne les espèces migratrices, anchois, sardines, thons, les statistiques de pêches en Algérie et en Tunisie indiquent chaque année, pour chaque localité, les résultats des années précédentes ».

XVI.

Le Congrès émet le vœu :

« Que les pouvoirs publics prennent l'initiative de l'établissement d'une Carte ichtyologique des côtes de l'Algérie et de la Tunisie ».

XVII.

Le Congrès émet le vœu :

« Que les pouvoirs publics examinent s'il ne serait pas possible et désirable au point de vue de la Défense Nationale, de diriger sur Bizerte les minerais du Djebel-Ouenza ».

XVIII.

Le Congrès National de Géographie réuni à Tunis, avant de se séparer, vote que le Congrès de 1905 aura lieu à Saint-Étienne en Août 1905.

Vu :

Le Président du Congrès,

S. PIÇHON.

Le Président de la Section de Géographie Commerciale,

D'ANTHOUARD.

Le Secrétaire-Général du Congrès,

E. DOLLIN DU FRESNEL,

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1904.

VISITE AUX MINES DE LENS

14 AVRIL 1904.

Directeurs : MM. AUGUSTE CREPY et FERNAUX.

Le 14 Avril vers 7 heures du matin la salle des Pas-Perdus de la gare de Lille présentait une animation inaccoutumée ; 70 membres de la Société de Géographie venus de tous les points de l'arrondissement s'y étaient donné rendez-vous pour répondre à la gracieuse invitation de la Société des Mines de Lens. A eux s'était joint M. Martel, le savant explorateur des Causses et des Gouffres du Languedoc, qui leur avait révélé la veille dans une conférence fort intéressante les beautés naturelles de l'Irlande.

Après avoir reçu des mains de notre aimable Directeur, M. Auguste Crepy, les insignes portant le numéro de la fosse que nous sommes appelés à visiter, nous gagnons le train qui nous emmène vers Libercourt et Lens. A Seclin un arrêt de quelques minutes nous permet de descendre sur le quai et de lier connaissance avec nos compagnons de route, ce qui est tôt fait, car sous le soleil déjà chaud la glace est vite rompue.

A notre arrivée en gare de Lens, nous sommes reçus avec une bonne grâce qui ne se démentira pas au cours de cette longue journée, par M. Reumaux, Directeur général des Mines de Lens, et ses principaux collaborateurs, MM. Lafitte, Naissant, Dinoire, Salvetat, etc. Afin de pouvoir remplir tout le programme très chargé qui nous a été distribué en cours de route, on nous répartit en trois groupes, destinés aux fosses N°s 9, 11 et 12, dont MM. Reumaux, Lafitte et Dinoire nous font respectivement les honneurs.

Avant la descente nous visitons plusieurs types d'habitations ouvrières construites par la Compagnie de Lens pour grouper ses ouvriers autour des

puits d'extraction, et nous ne pouvons nous empêcher d'admirer les sacrifices qu'elle s'impose pour leur assurer à un prix modéré des logements à la fois sains, commodes et agréables. Combien nos ouvriers lillois, qui paient de 20 à 30 francs par mois un misérable appartement dans une cité ouvrière, trouveraient enviable le sort du mineur qui, pour 5 fr. 50, a une maison entière avec deux pièces au rez-de-chaussée, trois chambres mansardées, une cour et un jardinet. On nous décrit ensuite le mécanisme des nouvelles lampes de mineur, lampes à essence de pétrole que l'on peut rallumer sans les ouvrir, grâce à un percuteur Seippel qui détermine l'inflammation d'amorces contenues à l'intérieur. La fermeture complète est assurée par un système à rivet de plomb inventé par M. Dinoire. Une autre invention qui excite également notre curiosité est l'appareil imaginé par M. Reumaux pour arrêter automatiquement les machines d'extraction et empêcher les cages de monter jusqu'aux mollettes.

Pour descendre dans la fosse nous revêtons le costume spécial du mineur : blouse et pantalon bleus maintenus à la taille par une ceinture, bandeau de toile enserrant la tête et faisant paraître moins dur le casque en cuir bouilli, couvre-chef indispensable pour amortir les chocs contre le plafond des galeries. Après les compliments aux dames sur les charmes nouveaux que nous révèle leur séduisant costume, nous prenons place dans des berlines que des galibots poussent dans la cage : la sonnette annonçant que la voie est libre retentit, les taquets sont retirés et après un petit mouvement ascensionnel nous descendons rapidement dans la fosse ; l'obscurité complète ne permet pas de se rendre compte de la vitesse et l'on a à peine eu le temps de ressentir un léger malaise que déjà on est arrivé. Nous parcourons d'abord de superbes galeries voûtées éclairées à la lumière électrique, les écuries vastes et bien aménagées où se reposent de malheureux chevaux qui sont parfois plusieurs années sans remonter au jour, puis des terrains rocheux pour arriver enfin à la veine au charbon. De chaque côté de la galerie, de distance en distance, sont posés des bois de soutènement derrière lesquels, pour combler les vides causés par l'extraction de la houille, on a placé des moellons destinés à prévenir les éboulements. A mesure que nous avançons, les galeries se rétrécissent et bientôt nous sommes obligés de marcher le dos baissé ; de droite et de gauche nous entrevoyons dans la pénombre accroupis ou couchés, le buste nu jusqu'à la ceinture, des hommes armés de pics : ce sont les mineurs à la taille. Notre guide nous annonce un passage fort étroit d'une trentaine de mètres, facultatif toutefois pour les dames, mais que nos intrépides Lilloises déclarent immédiatement vouloir franchir, et alors commence une ascension qui fut, pour les spectateurs notamment, pleine de charme et de pittoresque. Après une halte de quelques minutes, nous suivons exactement le chemin parcouru par le charbon depuis l'instant où il est abattu jusqu'au moment où il est remonté dans la cage ; nous le voyons ramasser sur

le lieu d'extraction, charger dans des wagonnets poussés par des hommes puis traînés par des chevaux. Chemin faisant nous remarquons les appareils à air comprimé, les machines perforatrices pour creuser les trous de mine, etc. Aux grandes galeries nous attend un train de berlines dans lequel nous sommes heureux de prendre place après les exercices auxquels nous venons de nous livrer, toutefois force nous est de reconnaître que si la visite des travaux souterrains nous a causé quelques fatigues nous en avons été grandement dédommagés par l'intérêt puissant qu'elle a présenté pour nous : elle nous a permis notamment de nous rendre un compte exact des conditions du travail dans les mines qu'on dépeint souvent sous un jour trop défavorable. En outre, grâce aux explications techniques qui nous furent données avec tant d'affabilité, elle fut pour nous extrêmement instructive.

Avant de remonter, M[me] Auguste Crepy, au moyen d'une décharge électrique actionnée par un levier, fait sauter à distance les mines que nous avions vu préparer quelques instants auparavant.

De retour à la surface le triage des charbons et la mise en wagons retiennent un moment notre attention, mais nous avons hâte, après avoir posé à nouveau devant l'objectif dans notre gracieux accoutrement, de gagner les salles de bains et le vestiaire pour y procéder à un nettoyage qui n'était certes pas superflu.

Le train nous transporte à la halle du chemin de fer, heureusement décorée de faisceaux de drapeaux et de cartouches portant le nom des différentes fosses, où un lunch excellemment servi nous est gracieusement offert par la Société des Mines de Lens. Autour d'une grande table en fer à cheval prennent place les 70 excursionnistes et le haut personnel de la Compagnie. La promenade souterraine a aiguisé les appétits et chacun fait honneur aux excellents mets qui lui sont présentés. Au dessert, M. Auguste Crepy remercie MM. Reumaux, Directeur général, Lafitte, Naissant, Dinoire, Salvetat, etc., de l'accueil si aimable qu'ils ont bien voulu faire aux Membres de la Société de Géographie ; il remercie également le Conseil d'administration et son vénéré Président, M. Léonard Danel, qu'une grave indisposition empêche de présider cette réunion. M. Reumaux, en termes charmants, exprime à son tour la satisfaction que lui procure cette visite et porte la santé des excursionnistes.

C'est tout réconfortés que nous regagnons nos wagons pour nous rendre à la fosse N° 8 où nous visitons l'église construite toute en fer, l'école maternelle, les écoles de filles et de garçons. L'installation de la Goutte de Lait retient longuement notre attention ; cette œuvre si efficace pour combattre la mortalité infantile a trouvé dans les Compagnies minières du Pas-de-Calais d'ardents propagateurs, et nous avons pu constater qu'aux Mines de Lens ce service avait été organisé avec les plus grands soins. Nous parcourons ensuite, trop hâtivement, hélas, la Société coopérative et la Cité ouvrière ou pour

mieux dire le très agréable village dont les maisons dispersées, les jardins riants, les rues soigneusement entretenues constituent un séjour que beaucoup de citadins envieraient. Ceux d'entre nous qui s'intéressent aux questions sociales regrettent de ne pouvoir examiner plus longuement ces institutions charitables et philanthropiques, à la prospérité desquelles la Compagnie de Lens consacre annuellement une notable partie de ses ressources. Si les économistes veulent s'attarder ici, en revanche les amateurs de science ont hâte de poursuivre le programme tracé.

Le train des mines nous conduit rapidement à travers la concession au rivage de Pont-à-Vendin, où nous admirons cet immense quai aménagé le long d'un bassin communiquant avec la Deûle pour embarquer en dix heures 5.000 tonnes de houille. Près de là les fours à coke ; un four est déchargé devant nous et nous voyons sortir la matière incandescente, qui dégage une chaleur telle qu'instinctivement, comme le disait notre cicerone, on est amené à plaindre les damnés.

Un alternateur de 1.200 chevaux transformant en énergie électrique la vapeur produite par les gaz des fours à coke, l'usine de traitement des sous-produits et de fabrication de sulfate d'ammoniaque excitent encore notre curiosité.

L'usine à briquettes et les lavoirs à charbon que nous visitons en dernier lieu sont spacieusement aménagés ; le traitement des charbons y est très rationnel et les produits qu'on en retire sont parfaitement finis et épurés.

Si notre visite fut forcément superficielle et si nous n'avons pu consacrer que quelques heures à ces superbes installations qui demanderaient plusieurs journées pour être examinées en détail, il ne nous en reste pas moins des notions générales fort utiles et cette impression unanime que la Compagnie de Lens, sous la direction d'ingénieurs de grande valeur, a su admirablement mettre à profit les derniers progrès réalisés par la science. La Compagnie de Lens, ennemie de la routine, perfectionne constamment son outillage et là réside pour une bonne part le secret de sa grande prospérité.

Le train des mines nous ramène à la gare de Lens où, après les remerciements officiels de M. Auguste Crepy à M. Reumaux, chacun tient à venir remercier personnellement l'éminent Agent général et ses distingués collaborateurs, ce qui prouve combien chacun a été enchanté de cette belle et instructive journée.

Jules DUPONT.

BIBLIOGRAPHIE

VOYAGE EN FRANCE. 39e série : **Pyrénées, partie orientale,** par Ardouin-Dumazet. Un volume de 340 pages, avec 25 cartes ou croquis. Paris, Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts. — Prix : broché, 3 fr. 50 c. Élégamment cartonné, 4 fr.

Les Pyrénées figurent pour trois volumes dans le grand ouvrage que M. Ardouin-Dumazet a consacré à la France, œuvre énorme dont le succès va grandissant. Le 39e volume est consacré à la partie orientale de la chaîne, versant méditerranéen et vallée supérieure de l'Ariège. C'est une région assez peu connue encore, malgré l'attraction exercée sur les alpinistes par le superbe Canigou et les stations thermales. Aussi la description du pays offre-t-elle un vif attrait. M. Ardouin-Dumazet l'a entreprise en s'attachant à étudier à part chacune de ces vallées qui ont conservé une existence propre et dont les noms, peu familiers à la masse du public, ont conservé là-bas toute leur valeur : Valespir, Conflent, Fenouillet, Capcir, Donézan, Cerdagne, etc., se révèlent à nous comme autant de petits mondes bien à part, décrits avec ce sentiment profond du pittoresque, qui est la marque de M. Ardouin-Dumazet.

Comme dans ses autres livres, l'auteur a su rendre vivants et intéressants des sujets en apparence ardus lorsqu'il a voulu faire connaître la situation économique du pays. Cela a tout l'attrait du roman, et c'est pourtant une série de choses vues, par un écrivain qui sait voir avec une rare acuité de vision.

VOYAGE EN FRANCE. 40e série : **Pyrénées centrales**, par Ardouin-Dumazet. Un volume de 340 pages, avec 23 cartes ou croquis. Paris, Berger-Levrault et Cie, éditeurs, rue des Beaux-Arts, 5. — Prix : broché : 3 fr. 50 c. Élégamment cartonné, 4 fr.

Dans sa 39e série, M. Ardouin-Dumazet nous faisait connaître la région la moins connue du monde pyrénéen français, ces Pyrénées orientales et ariégeoises, qui sont pourtant superbes. Avec la 40e, il aborde une région autrement familière à la foule, car elle comprend Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Lourdes, Cauterets et Gavarnie.

Il semblait que tout eût été dit sur ces *Pyrénées centrales*. On a tant écrit à ce propos : la liste seule des volumes, des brochures, des récits du Club alpin formerait un petit volume. Cependant M. Ardouin-Dumazet a su rajeunir le sujet en étudiant le paysage et la vie de l'homme, au lieu de multiplier l'anecdote et de décrire la vie factice et mondaine des baigneurs. Son livre est un de ceux qui resteront ; comme dans les autres volumes du *Voyage en France,* il s'en dégage un amour si profond pour la terre de France, un sens si aiguisé du paysage, un art si parfait de rendre un tableau ou de dépeindre une contrée, que l'on est séduit et attaché et que l'on éprouve à la lecture un charme passionnant.

Les chapitres sur le Couserans, le Comminges, la vallée de Luchon et le Val d'Aran, révéleront un monde insoupçonné de ceux-là mêmes qui le parcourent; les pages sur le Pic du Midi, l'élevage du cheval de Tarbes. la vallée du Gave de Pau ne seront pas moins goûtés. On a rarement rendu avec plus de vérité et de vie les aspects divers d'un pays, sa physionomie et son âme.

VOYAGE EN FRANCE. 41e série : **Pyrénées occidentales**, par ARDOUIN-DUMAZET. Un volume de 350 pages, avec 27 cartes ou croquis. Paris, Berger-Levrault et Cie, éditeurs, 5, rue des Beaux-Arts. — Prix : broché, 3 fr. 50 c. Élégamment cartonné, 4 fr.

La 41e série du *Voyage en France* achève cette patiente exploration, conduite pendant quinze années à travers notre pays, sauf la région parisienne et l'île de France, sur lesquelles l'inlassable auteur prépare sept derniers volumes.

Le 41e est consacré en entier à la partie occidentale des Pyrénées, à ces régions si belles et si curieuses composées des pays basques, de la Navarre française et du Béarn, dont chaque vallée a conservé non seulement son nom, mais encore une organisation communiste remontant à l'époque féodale, où les populations surent réduire les seigneurs au rang de simples suzerains et se constituer en véritables républiques.

L'auteur du *Voyage en France* a étudié avec amour ces douces contrées que baignent les Nives, et leur étrange et superbe peuple basque aux mystérieuses origines : il leur consacre des pages captivantes qui feront désirer une visite à cette heureuse zone. Puis, c'est la Navarre, étudiée province par province, car le minuscule royaume avait ses divisions administratives, la Soule, l'Aspe, l'Ossau, où l'auteur nous mène à travers les forêts et les monts, le Béarn gravitant plus encore que par le passé autour de Pau, sa cité maîtresse, devenue ville luxueuse et mondaine.

Bayonne et Biarritz, leur mer adorable, Cambo et la limpidité de son ciel, les hauts sommets qui dominent les Eaux-Bonnes et les Eaux-Chaudes, la large et lumineuse vallée du Gave, sont l'objet de pages écrites d'un style alerte ; elles feront comprendre et aimer ces pays qui savent conserver leur originalité et rester fidèles à leurs traditions.

VIENNE ET SES ENVIRONS, guide illustré du touriste, avec un plan de la ville. Vienne, Ogeret et Martin, 1901.

La *Société des Amis de Vienne*, récemment fondée pour conserver et faire connaître les beautés naturelles et les richesses artistiques de la vieille cité des bords du Rhône, nous adresse le Guide qu'elle vient de publier à l'usage des touristes.

C'est une élégante brochure, ornée de plusieurs illustrations et appuyée d'un plan facile à manier. Elle sera mise au Secrétariat à la disposition des membres de la Société désireux de la consulter.

Après quelques mots relatifs au but et à l'organisation de la Société, les rensei-

gnements pratiques utiles aux voyageurs, une description géographique générale et un sommaire historique des plus intéressants, vient le Guide proprement dit, dont la première partie énumère et décrit les principales curiosités de la ville : (*Temple d'Auguste et Livie, Portique du Forum, Pyramide du Cirque, Cathédrale Saint-Maurice, Eglise Saint-Pierre,* etc...), de manière à tracer un itinéraire propice au visiteur pressé. La deuxième partie constitue un supplément pour ceux qui disposent d'un temps plus étendu, et la troisième concerne les environs de Vienne (bords du Rhône, château-fort et remparts de La Bâtie, aqueducs romains, Mont Pilat, panorama des Alpes, etc...). Enfin un index alphabétique facilite les recherches.

Nous connaissions déjà Vienne par la conférence sur la *Vallée du Rhône* faite à Lille, il y a quelques années, par M. Ronjat, un Viennois justement enthousiaste de son beau pays. Le Guide de la Société des Amis de Vienne nous en apporte une connaissance plus précise et plus détaillée. Il sera précieux à ceux de nos sociétaires qui, au cours d'un voyage vers les Alpes, la côte provençale, l'Italie ou l'Afrique, seraient désireux de visiter, — ce à quoi nous ne saurions trop les engager, — et de visiter avec fruit l'antique métropole des Allobroges, colonie romaine, capitale des rois de Bourgogne et premier siège archiépiscopal et primatial des Gaules, qui se console de toutes ces grandeurs officielles évanouies en développant sous un ciel presque méridional une industrie textile active comme dans nos Flandres.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

La question coloniale et le Congrès socialiste d'Amsterdam. — Le Congrès socialiste qui s'est tenu à Amsterdam en Août dernier avait mis à son ordre du jour la question coloniale.

En conséquence, une commission spéciale avait été chargée de préparer un projet de résolution conforme aux doctrines et aux aspirations socialistes.

Il nous paraît intéressant de donner *in-extenso* le texte de ce projet de résolution, qui a été adopté à l'unanimité par le Congrès :

« Le Congrès, constatant l'exploitation capitaliste, toujours plus dispendieuse, du domaine colonial toujours plus étendu, exploitation sans règle et sans frein, qui gaspille capitaux et richesses naturelles, exposant les populations coloniales à l'oppression la plus rude, souvent la plus sanguinaire, et qui n'amène pour le prolétariat qu'une aggravation de misère :

« Rappelle la décision du Congrès de Paris de 1900 sur la question coloniale et la politique impérialiste ;

« Déclare qu'il est du devoir des partis socialistes nationaux et des fractions parlementaires :

« 1° De s'opposer irréductiblement à toutes les mesures impérialistes ou capitalistes, à toutes expéditions coloniales et à toutes dépenses militaristes pour les colonies ;

« 2° De combattre tout monopole, toute concession de vastes territoires ; de veiller attentivement à ce que les richesses du monde colonial ne soient pas accaparées par le haut capitalisme ;

« 3° De dénoncer sans relâche les actes d'oppression dont les populations indigènes sont victimes ; d'obtenir pour elles des mesures efficaces de protection contre la barbarie militariste ou l'exploitation capitaliste ; de veiller notamment à ce qu'elles ne soient pas dépouillées de leurs biens, ni par la force, ni par la fraude.

« 4° De proposer ou de favoriser ce qui sera de nature à améliorer la condition des indigènes : travaux d'utilité publique, mesures d'hygiène, création d'écoles, etc..., et s'efforcer de les soustraire à l'influence nuisible des missions ;

« 5° De réclamer pour les indigènes la plus large somme de liberté et d'autonomie compatible avec leur état de développement, en se rappelant que l'émancipation complète des colonies est le but à poursuivre ;

« 6° De tendre à l'exploitation effective sous le contrôle parlementaire ».

Ce projet de résolution a été jugé, comme il convenait, par un de nos coloniaux les plus compétents, M Eugène Étienne, Vice-Président de la Chambre et Président du groupe colonial. Aussi croyons-nous utile de reproduire ici l'article qu'il a écrit à ce sujet dans la *Dépêche Coloniale* :

Le Congrès d'Amsterdam a mis récemment à son ordre du jour la question coloniale. Une commission spéciale a été chargée de préparer un projet de résolution résumant les doctrines et les aspirations socialistes. En en discutant les termes, il est apparu qu'en cet ordre d'idées (comme en beaucoup d'autres) la belle intransigeance d'autrefois ne se manifestait plus par des formules aussi tranchantes. Il y a dans le parti des hommes assez hardis pour reconnaître « que les colonies sont nécessaires au prolétariat ». Cette affirmation, il est vrai, ne figure pas explicitement dans la motion votée par le Congrès : les protestations contre l'exploitation capitaliste « exploitation sans règle et sans frein qui gaspille capitaux et richesses naturelles », l'opposition irréductible « à toutes les mesures impérialistes », à toutes les expéditions coloniales et à toutes les dépenses militaires pour les colonies », y tiennent toujours la première place. Mais, derrière cette profession de foi pour ainsi dire négative. s'esquisse timidement un programme d'action coloniale tendant à « favoriser ce qui sera de nature à améliorer la condition des indigènes : travaux d'utilité publique, mesures d'hygiène, création d'écoles ».

Que l'on rapproche cette partie du *credo* socialiste de l'attitude prise par M. Jaurès dans la discussion des affaires du Maroc. Lui aussi a repoussé toute idée d'annexion par les moyens violents, toute velléité de conquête militaire ; mais il s'est montré hautement partisan d'une politique s'appliquant à propager l'influence française par des moyens pacifiques : assistance médicale, écoles, travaux d'utilité publique.

Je sais bien que M. Jaurès n'est pas suivi dans cette voie par la majorité de son groupe, qui reste hostile à toute idée d'expansion coloniale ; je sais aussi que l'éloquent orateur a été assez formellement désavoué (sur d'autres questions, toutefois) à Amsterdam, pour qu'on ne puisse plus le considérer comme le seul

interprète autorisé du parti socialiste. Il est impossible cependant de ne pas être frappé de l'analogie qui existe entre les déclarations qu'il a faites à la Chambre et celles de M. Van Kol, rapporteur de la commission qui a élaboré la motion coloniale. Moins dans le texte même de cette motion, qui est un compromis entre des tendances opposées, que dans la discussion qui a précédé le vote, M. Van Kol s'est montré très ouvertement favorable à la politique coloniale. Il a déclaré qu'elle servait la cause des travailleurs. Il fait entendre par là, à moins que ces mots n'aient point de sens, qu'une fraction du parti socialiste comprend l'utilité qu'offrent les débouchés nouveaux que les colonies créent au commerce et à l'industrie.

J'indiquais ici même, dans un récent article à propos de l'industrie cotonnière, le rôle que peuvent et doivent jouer les colonies pour conjurer les crises que cause la surproduction. Le monde civilisé, transformé en une vaste usine qui augmente chaque jour ses moyens d'action, fabrique plus que ne peuvent absorber ses propres habitants. A cette machine surchauffée il faut une soupape de sûreté. C'est l'expansion coloniale qui la fournit. Les profondeurs inexplorées de l'Afrique, de vastes parties des autres continents ont une réserve immense de consommateurs dont le rôle sera de mettre les travailleurs du Vieux-Monde à l'abri pour une longue période du chômage et du cortège de misères qui en est inséparable. Pour pénétrer jusqu'à eux, il faut outiller les ports et construire des chemins de fer, et c'est encore du travail pour nos usines.

Les socialistes ne sauraient être indifférents à ces résultats pratiques ; ils ne sauraient non plus, sans renier leurs propres doctrines, se refuser à reconnaître que le monde civilisé a pour mission et pour devoir d'amener progressivement à lui les races inférieures, confinées depuis des siècles dans une barbarie sanguinaire et dans d'odieuses superstitions.

J'entends bien que c'est là où se creuse le fossé entre les coloniaux de la veille, dont je suis, et les socialistes à tendance coloniale comme M. Van Kol ou M. Jaurès.

S'ils admettent théoriquement une politique d'expansion, un rayonnement des pays civilisés sur les pays de moindre culture, ils ne pardonnent à la politique coloniale que nous avons soutenue, et dont nous avons été les ouvriers, ni les moyens qu'elle a employés, ni les auxiliaires qu'elle a acceptés.

Nous n'avons conquis le Tonkin, Madagascar, le Soudan et le Dahomey qu'en y envoyant des expéditions armées. Autant de crimes à notre actif. Et quand il s'est agi de mettre en valeur ces terres nouvelles, d'exécuter de grands travaux ou de provoquer la création de vastes exploitations agricoles, nous avons aggravé notre cas, en faisant appel, pour des entreprises qui exigent de grands capitaux, à ceux qui détiennent l'argent, c'est-à-dire aux banquiers et aux Sociétés financières.

Je n'ai pas l'intention de répondre à ces critiques, qui forment le fond de toutes les manifestations socialistes en matière coloniale et qui tiennent une large place dans la motion votée par le Congrès d'Amsterdam. Si jamais — échéance que pour ma part je n'appelle pas de mes vœux — le parti socialiste a un rôle prépondérant dans la direction des affaires de notre pays, nous verrons comment il s'y prendra pour doter les colonies de travaux d'intérêt public en se passant de capitaux, et pour maintenir l'ordre et la paix parmi les populations turbulentes de l'Afrique et de l'Asie, sans avoir recours à la force armée.

C'est déjà de l'histoire ancienne que les opérations qui ont mis un terme à cette honte pour l'humanité qu'étaient les sacrifices humains d'Abomey ou la chasse à l'homme pratiquée par Samory, et il y a peu de chances pour qu'il se présente

dans l'avenir des circonstances où le devoir d'intervenir au nom de la civilisation soit plus nettement tracé. Il me plairait de savoir comment il aurait été possible de mettre à la raison Samory et Béhanzin par d'autres procédés que ceux qu'ont employés le général Dodds et les commandants supérieurs du Soudan. Il est difficile de nier cependant que la condition sociale des populations du Dahomey et du Soudan ne soit meilleure aujourd'hui qu'à l'époque où des milliers de captifs étaient égorgés sur les places publiques d'Abomey, et où des villages entiers, dans la boucle du Niger, étaient massacrés par les sofas de Samory.

Mais, sans nous battre contre des moulins à vent, contentons-nous pour aujourd'hui de noter que si le Congrès solialiste n'est pas d'accord avec nous sur les méthodes à employer, son programme se rapproche du nôtre au point de vue des résultats à obtenir dans la question coloniale.

C'est un premier pas de fait : il était intéressant de le constater.

EUROPE.

Angleterre et Russie. – L'évolution des idées européennes sur les choses asiatiques au cours de la lutte russo-japonaise est d'un intérêt capital. C'est un des éléments de la transformation mondiale au seuil de laquelle nous placent le travail intellectuel et les progrès matériels de la seconde moitié du XIX[e] siècle, dont le mouvement se continue sans arrêt.

La position de l'Angleterre et de la Russie en Asie éveille particulièrement l'attention sur les impressions mises au jour chez ces deux nations.

La « *Société de l'Asie centrale* », à Londres, s'applique, son titre le dit, aux questions de l'Extrême-Orient, et naturellement y apporte en ce moment une activité d'investigations redoublée. Suivant son Président, sir Alfred Lyall, l'intérêt européen exige de mettre un terme à la rivalité de l'Angleterre et de la Russie en Asie.

M. Gabriel de Wesselitzky, correspondant à Londres du « *Novoïé Vrémia* », en acceptant de faire à la Société une conférence sur le « Problème asiatique », accueillit avec faveur la suggestion d'une entente amicale entre les deux puissances.

Sa communication, imprimée, a été présentée au public anglais par sir Donald Mackenzie Wallace, dont l'autorité considérable en matières étrangères est fondée sur une connaissance rare et approfondie de presque tous les pays du monde. Le cas qu'en fait S. M. Édouard VII, ami personnel de sir Donald, n'est pas pour en diminuer l'influence.

M. Georges Villiers, l'auteur remarqué des « Propos diplomatiques » du « *Temps* », fait une analyse fidèle de cette étude et des réflexions qu'elle inspire à son commentateur anglais dans les lignes suivantes que nous lui empruntons :

La conférence de M. de Wesselitzky est bien habile et bien fine. Parler du Japon devant un public anglais n'est pas, dans les circonstances actuelles, une entreprise sans périls. Il s'est tiré de la difficulté à force de courtoisie et de souplesse.

Selon M. de Wesselitzky, la guerre actuelle n'est « qu'un simple anneau d'une chaîne d'événements, dont elle est le plus frappant, mais non le plus inattendu, ni même le plus important ». En effet, la plupart des puissances européennes sont

désormais des puissances asiatiques. Et c'est l'avenir de l'Asie qui se débat, depuis le jour où s'est produite leur entrée en scène, depuis le jour surtout où le Japon a pris conscience de sa mission asiatique. En quelques mots, l'orateur précise aussitôt dans quel sens il emploie ce mot :

« En parlant, dit-il, des relations des Japonais avec les autres Asiatiques, je dois m'attendre à être accusé d'essayer d'évoquer l'épouvantail du péril jaune.

« Depuis longtemps, c'est la tâche journalière des hommes d'État japonais et de leurs admirateurs, de tourner en ridicule et de discréditer d'avance toute allusion à un tel danger. Je veux bien les croire lorsqu'ils nient le mouvement jaune. « Jaune » et « Mongol » ne sont pas les mots d'ordre qui rallient maintenant les Asiatiques. Et pour une nation bien organisée et consciente d'elle-même, je ne crois pas à l'existence d'un péril terrifiant, sauf celui de fermer les yeux sur les réalités, bonnes ou mauvaises, de sa situation intérieure et extérieure.

« Quant à la propagande des Japonais parmi les nations blanches ou de couleur, je la considère comme l'œuvre d'ardents patriotes, et je n'y vois rien de répréhensible. Bien plus, j'admire l'ingéniosité de leurs moyens et le dévouement sans réserve qu'ils mettent au service de leur cause ».

Après cette profession de foi, M. de Wesselitzky n'en sera que plus libre pour montrer, par des faits qu'il tire tous, nous dit-il, de sources anglaises, la tenace et patiente infiltration des Japonais dans toutes les parties du monde asiatique. En Chine, ils vont à Canton, apprennent la langue, se laissent pousser une queue, puis, remontant vers le Nord où ils se donnent comme des Chinois du Sud, « ils entrent dans les sociétés secrètes qui tous les jours augmentent en importance, et ils en dirigent la politique pour servir leurs propres desseins. Ils sont les agents de la propagande occulte des idées japonaises dont la Chine est pénétrée, et toutes ces influences combinées finissent par amener ce vaste empire sous la domination morale du Japon ».

Mais ce n'est pas à la Chine que se borne cette propagande. « Depuis la guerre de 1895, le Japon est le refuge des mécontents de toutes les parties de l'Asie et le foyer de leurs conspirations ». On retrouve, affirme M. de Wesselitzky, l'intrigue et l'argent du Japon dans la révolte des Philippines contre l'Espagne et dans l'agitation chronique de la Malaisie. Au Siam, deux magistrats japonais sont conseillers du roi. « Des officiers japonais sont instructeurs dans l'armée, un lycée japonais et une succursale de la société panasiatique ont été créés à Bangkok ; enfin des relations suivies entre les deux cours ont été cimentées par la visite du roi de Siam à Tokio en 1903 ».

Mais ce qui intéressera surtout un auditoire anglais, ce sont les affaires de l'Angleterre. M. de Wesselitzky y arrive sans fracas. Et très doucement, il continue son exposé, qui prend à ce moment, en dépit de sa modération, une allure de réquisitoire discret, mais implacable.

« L'influence du Japon dans les Indes britanniques présente, affirme-t-il, le plus grand intérêt historique.

« En 1902, on a vu arriver aux Indes un groupe de Japonais venant de l'Afghanistan. Le but avoué du voyage était la visite des ruines d'un ancien tombeau bouddhiste à Bâmiân. En réalité, ils avaient passé plusieurs années à Caboul et leur chef était en grande faveur auprès de l'émir. Son nom était Tâni. Il appartenait à une famille princière apparentée au mikado, et grand-prêtre du principal temple bouddhiste à Tokio.

« Il paraît que ces pèlerins n'étaient pas exclusivement préoccupés de la contemplation des ruines de Bàmiân, car bientôt après leur arrivée à Caboul, des Afghans commençaient à voyager au Japon ; des relations suivies s'établirent entre les deux peuples ».

Et l'orateur, toujours sans avoir l'air d'y toucher, ajoute ce détail, qu'il pourrait dédier à lord Curzon.

« Hier encore, j'ai eu le renseignement que l'émir recommandait à la considération de son Diwân l'étude de la constitution japonaise, dans laquelle il voit la raison de l'unité complète de l'Etat japonais.

« Il désirerait voir les chefs des tribus afghanes renoncer à leurs privilèges comme l'ont fait les Daïmios, et les tribus elles-mêmes contribuer aussi efficacement aux besoins de l'État afghan que les provinces japonaises vis-à-vis de l'État nippon.

« D'autres Japonais sont allés en Perse et y ont fait d'estimables amitiés. On dit qu'une mission japonaise se trouve actuellement à Téhéran et qu'une mission perse se trouverait à Tokio ».

De l'Asie, passons-nous en Océanie ? Les Japonais paraissent aussi menaçants, même pour leurs alliés.

« Dans une lettre adressée au *Westminster Gazette*, sir Tollemache Sinclair, ancien député de Caithness, écrit :

« Il était évident pour le gouvernement de Queensland, de 1890 à 1898, que le Japon avait jeté les yeux sur la partie de l'Australie voisine du tropique ; en effet, il avait largement colonisé le territoire septentrional de l'Australie du Sud et les pêcheries de perles de l'île Thursday ; il y avait aussi bon nombre de colons s'adonnant aux plantations sucrières. Cette invasion devint si intense que le gouvernement fut obligé de négocier avec le Japon, et après des démarches sans fin, il obtint la promesse que le chiffre d'émigration n'augmenterait pas ».

Et M. de Wesselitzky conclut :

« C'est, en vérité, un des plus grands triomphes de la civilisation européenne que d'avoir amené les Asiatiques à leur union géographique et historique. *Que ne peut-elle donner la même leçon aux Européens !*

« Je ne vais pas me faire l'apôtre d'une coalition d'Européens contre Asiatiques, de races blanches contre des races de couleur. Les dernières n'ont pas toujours été bien traitées par les premières et sont, naturellement, désireuses d'obtenir un traitement meilleur et des droits se rapprochant de l'égalité. *Mais les nations blanches ont aussi leurs droits et leurs intérêts à maintenir, et elles devraient s'unir pour la mutuelle défense de ces droits et de ces intérêts. Le premier pas vers cette union devrait être une entente amicale entre la Grande-Bretagne et la Russie comme sir Alfred Lyall l'a déjà suggéré.*

« La principale difficulté pour atteindre ce but n'est pas tant dans la divergence d'intérêts — ces intérêts sont peu nombreux et susceptibles d'un arrangement — que dans une défiance traditionnelle et réciproque. Il y a cependant une double raison, pour espérer que cet obstacle sera surmonté. D'abord, l'exemple d'une entente entre l'Autriche et la Russie qui, pendant cent vingt-cinq ans, avaient été en antagonisme dans la question des Balkans, ce qui n'a pas empêché, il y a sept ans, ces deux pays d'arriver à une entente sur cette même question, et d'établir une coopération qui, à travers les circonstances les plus critiques, a conservé la

paix en Orient et obtenu l'approbation et l'adhésion des autres grandes puissances.

« En second lieu, la position heureusement intermédiaire de la France qui, grâce à son alliance avec la Russie et son entente cordiale avec l'Angleterre, ne demande pas mieux que de rapprocher l'Angleterre et la Russie dans une union commune pour la défense des intérêts européens en Asie.

« Ce n'est pas à moi d'entrer dans les détails d'une entente éventuelle. Nous autres Russes sommes occupés à résoudre une autre question. Mais nous accueillerons toujours chaque offre sincère d'arrangement amical ».

En résumé, menace japonaise contre tous les intérêts européens d'Extrême-Orient — menace légitime en soi, mais directe et inquiétante ; nécessité pour les peuples européens d'accoutumer leur esprit à la notion d'une politique européenne, obligation, résultant des faits, d'inaugurer cette politique par un rapprochement anglo-russe, — voilà toute l'argumentation de M. de Wesselitzky.

Elle est, sous la réserve de la forme, pressante quant au fond. Comment Sir Donald Mackenzie Wallace, qui sait qu'on pèsera ses paroles, va-t-il la présenter à l'opinion britannique ?

Ici, il est nécessaire de tout citer. Aussi bien, la préface de Sir Donald est-elle d'une extrême brièveté :

« M. de Wesselitzky, écrit-il, que j'ai longtemps connu comme l'aimable et très respecté correspondant du *Novoïé Vrémia* à Londres, m'a sollicité d'écrire ces quelques lignes comme préface au compte rendu d'une conférence qu'il a faite récemment à la Société de l'Asie centrale de Londres, sur le « Problème asiatique ». J'accède d'autant plus volontiers à sa demande, que ses vues sur cette question me semblent mériter une scrupuleuse attention. Elles peuvent être acceptées ou rejetées : elles ne peuvent être négligées.

« Nous entrons actuellement dans la phase nouvelle de ce que les Allemands dénomment « Welt-politik » et il est indéniable que, dans les combinaisons politiques futures, le Japon sera considéré comme un facteur important. Devons-nous accepter avec cordialité ce jeune et vigoureux État, dans la grande famille des nations civilisées, ou le repousser comme un ennemi dangereux en ce qui concerne la question d'Extrême-Orient ?

« Tout en nous débarrassant, comme d'un simple épouvantail, du « Péril Jaune » sous sa forme primitive, nous n'en devons pas moins l'examiner sous ses autres formes. Nous pouvons traiter de chimériques la conquête et l'envahissement de l'Europe par les hordes mongoles, mais n'est il pas possible qu'une race jaune, grâce à l'application des progrès de la science moderne, puisse s'opposer avec succès à l'expansion des nations européennes en Extrême-Orient ?

« Dans ce cas, quelle sera l'attitude de ces nations ? Doivent elles s'unir pour accomplir par la force des armes ce qu'elles considèrent comme leur mission civilisatrice ? Ou limiter leurs prétentions de manière à laisser le champ libre à l'activité moderne d'une jeune nation qui un jour, peut-être, poussera le cri : « L'Asie aux Asiatiques ! »

« La première attitude fut adoptée par la Russie, la France et l'Allemagne, lorsque ces nations contraignirent le Japon à abandonner ses conquêtes en Mandchourie à la suite de sa guerre avec la Chine ; et cette question se posera de nouveau, lorsque le conflit actuel sera terminé ».

Cela établi, que faut-il faire ? Sir Donald, sur ce point, se refuse à donner une

opinion. Mais après ce refus prudent, il ajoute tout aussitôt, — et cette conclusion, sous sa forme générale, est suffisamment claire :

« La guerre, qui en ce moment fait rage, n'est pas une simple lutte entre deux puissances rivales pour un morceau de territoire qu'elles convoitent, *mais plutôt le début d'un immense conflit auquel toutes les nations ayant des possessions ou des visées en Extrême-Orient seront forcées tôt ou tard, et quelle que soit leur répugnance, de prendre part.* Nous devons accueillir cordialement tout ce qui nous empêchera de fermer les yeux sur ces désagréables perspectives, et c'est pourquoi, sans souscrire à toutes les vues de M. de Wesselitzky, je me permets de les recommander à l'attention du public britannique ».

Et sir Donald ajoute ceci, qui précise encore sa pensée :

« Sur un point au moins je suis parfaitement d'accord avec lui : c'est que le fait prédominant de la situation en Extrême Orient est dans la rivalité entre l'Angleterre et la Russie, *et que les intérêts de l'Europe et de l'Asie demandent que toute cause d'irritation disparaisse entre ces deux puissances* ».

Si l'on rapproche ces paroles de l'attitude publique et des sentiments connus d'Édouard VII ; si l'on se rappelle sa lettre à l'empereur de Russie, au début de l'année ; son empressement à s'associer à la joie de la famille impériale lors de la naissance du grand-duc héritier ; l'action que, soit directement, soit par ses ministres, soit par ses amis personnels, il a exercée sur la presse anglaise pour la ramener, vis-à-vis de la Russie, à un ton plus conciliant, — on replacera ces déclarations dans leur cadre, on leur donnera toute leur valeur.

Quand l'Angleterre, en 1902, a conclu avec le Japon un traité d'alliance, l'idée même qu'elle pût, ce faisant, manquer au « devoir européen », c'est-à-dire compromettre « l'intérêt européen » eût paru saugrenue à l'immense majorité de l'opinion anglaise. Deux ans ont passé depuis lors. Et cet état d'esprit s'est modifié. La guerre russo-japonaise a produit cette modification, qui est le plus considérable, et le plus heureux aussi, des événements politiques des six derniers mois.

Il ne s'agit pas d'une coalition européenne. Elle ne serait pas possible et n'est pas nécessaire. Mais il y a des dangers avec lesquels il ne faut pas jouer, des tempêtes qu'on ne doit point déchaîner. La politique anglaise a méconnu parfois cette obligation et a cru que son « isolement splendide » la dispensait de certaines solidarités. Il n'est pas mauvais, pour la paix du monde, qu'elle ait conscience de son erreur et s'engage dans la voie des résipiscences avisées

AFRIQUE

Soudan égyptien. — Le Rapport de lord Cromer. — Le récent rapport de lord Cromer sur le Soudan égyptien mérite d'être analysé. Il constate tout d'abord que, d'après sir R. Wingate, la population du Soudan égyptien, qui était de 8,825,000 habitants avant la révolte mahdiste, est tombée aujourd'hui à 1,870,000 habitants. 3,451,000 seraient morts de maladie et 3,203,000 à la guerre, ce qui fait au total une perte de 75 % en 24 ans. Certaines régions, comme celles des rivières Rahad et Dinder, où l'on avait dénombré 800 villages en 1882, n'ont plus un seul habitant. Plusieurs tribus ont été complètement exterminées par les

Baggara du mahdi. Lord Cromer voudrait donc repeupler le Soudan, non pas avec des nègres des États-Unis comme l'a proposé l'Américain Leigh Hunt, mais par un déplacement du surplus de la population de l'Égypte. Mais les Soudanais de l'Égypte sont peu travailleurs, bien qu'on en ait employé aux travaux du chemin de fer de Souakim. On pourrait développer la culture du coton au Soudan en y propageant l'irrigation, surtout dans la plaine de Takar et dans la région du Gash, près de Kassala.

Le budget du Soudan pour 1903 a été de 462,000 livres égyptiennes pour les recettes, qui sont inférieures de 156,000 livres aux dépenses. Les dépenses incombant à l'Égypte du fait du Soudan sont de 390,000 livres. Le chemin de fer de Souakim à Berber, qui aura 332 milles et coûtera 1,750,000 livres, sera commencé en Octobre. Le Soudan possède déjà deux voies ferrées, l'une de Ouadi-Halfa à Kerma, près Dongola, construite lors de la conquête, l'autre de Ouadi-Halfa à Khartoum. Un service régulier de touristes est établi du Caire à Gondokoro, par voies ferrée et fluviale. Il est à présumer qu'on s'en tiendra là pour le moment et que le chemin de fer ininterrompu du Cap au Caire est encore loin de sa réalisation.

Le télégraphe atteint Galabat sur l'Atbara, Rosaires sur le Nil Bleu, et Tewfikieh, au confluent du Nil Blanc et du Sobat.

Depuis la destruction du khalife Mohammed au Kordofan, toutes les tribus sont calmes. Le sultan du Darfour entretient avec les Anglais de bonnes relations. La mort de Snoussi a diminué beaucoup l'influence de sa secte, même au Ouadaï.

Le nouveau régime du Nil. — A la dernière session de l'Institut colonial international qui se tint dernièrement à Wiesbaden, il fut décidé de mettre en tête de l'ordre du jour pour la session de 1905, qui aura lieu à Rome, une des questions de l'intérêt le plus universel, celle de l'irrigation.

Quand on songe combien de pays sont entièrement dépendants de l'irrigation fluviale, et que ces pays sont les greniers du monde, il est impossible de ne pas reconnaître que le régime des rivières est une des questions qui méritent le mieux l'attention impartiale de tous. L'Italie du Nord et celle du Sud, l'Espagne presque entière, le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, l'Égypte et le Soudan égyptien, la Mésopotamie et l'Asie mineure, le Turkestan russe, la majeure partie de la Chine, la vallée du Gange, celles du Mé-Nam et du Mé-Kong, le Tonkin, Ceylan, l'Australie, le Pérou, le Mexique, les vallées du Texas et du Mississipi, voilà autant de régions pour lesquelles la question de l'eau est une question de vie ou de mort.

Les Anglais, par leurs travaux des Indes, ont donné de grandes leçons d'optimisme et de hardiesse. Le rapport de sir W. Garstin, sur le Soudan égyptien, qui parut quelques semaines après la décision du Congrès de Wiesbaden, est un autre témoignage de leur activité dans ce domaine. Nous qui sommes responsables de l'autre Soudan, et pour qui le Niger offre tant de ressources et de promesses, nous serions inexcusables de ne pas prêter l'oreille aux projets anglais sur le Haut-Nil.

On sait que les travaux d'irrigation entrepris en Égypte ont pour but de substituer au système désuet des *hods* ou bassins temporaires d'irrigation, celui des canaux permanents qui double les récoltes, mais exige de puissantes réserves d'eau pendant l'étiage. Le barrage de Mougel, le réservoir d'Assouan, le barrage d'Assiout, qui répondent à cette nécessité pour le Delta et la Moyenne-Égypte, sont loin de subvenir à tous les besoins. Il semble donc nécessaire de surélever — et peut-être de consolider — la digue d'Assouan, pour augmenter la capacité du

réservoir, et de multiplier les canaux dans la Moyenne-Égypte. Cela est décidé. D'autre part, pour obvier aux inconvénients et au réel danger d'une crue exceptionnelle, il paraît urgent d'élargir la branche de Rosette, de fortifier ses digues et ses levées, tout en faisant de la branche de Damiette une sorte de canal à niveau constant. De la sorte, le Nil inférieur sera tout à fait transformé en un grand tuyau d'arrosage. Il n'y aura qu'à tourner une clef ici, une clef là pour régler son débit.

Reste à pourvoir la Haute-Égypte et le Soudan. Or, l'eau ne peut venir que du Nil Bleu ou du Nil Blanc.

On avait eu l'intention de construire sur le Nil Bleu un barrage au lac Tsana. Ce plan a dû être abandonné pour des raisons politiques. Il ne faut donc plus compter que sur le Nil Blanc. L'idée vient alors tout naturellement de faire aux grands lacs Albert et Nyanza ce qu'on ne peut faire au lac Tsana. Il serait relativement facile de construire des digues aux chutes Ripon et à l'issue du lac Albert.

Mais — et c'est la nouveauté de son rapport — sir W. Garstin démontre que de tels travaux seraient vains. Plus on enverra d'eau dans les marais du Bahr el Ghazal, plus ils en absorberont. La quantité qu'ils laissent filtrer est constante. Ce qu'il faut, ce n'est donc pas tant de leur envoyer de l'eau que de la faire passer à travers le *sudd* ou l'immensité d'herbes flottantes qui embarrassent le Nil.

Deux moyens s'offrent. Ou bien approfondir en cet endroit le cours du Nil, le débarrasser du *sudd* et le maintenir libre. Ce système impose l'entretien constant d'une voie fluviale de 650 kilomètres, la lutte éternelle contre l'herbe et la vase.

Ou bien creuser en ligne droite de Bor au confluent du Sobat un canal de 340 kilomètres en ligne droite. La dépense immédiate serait de cinq millions et demi de livres égyptiennes, soit environ cent quarante millions de francs. La dépense totale serait de 560 millions de francs, mais les revenus de l'impôt foncier en Égypte et au Soudan augmenteraient de quarante à cinquante millions par an. On comprend, avec la perspective de pareilles dépenses sans compter celles qui sont déjà engagées pour les chemins de fer, combien il importait au gouvernement égyptien d'avoir la libre disposition de ses revenus. C'est ce qui explique pourquoi l'accord franco-anglais au sujet de l'Égypte fut surtout un accord financier.

Il faut convenir, d'ailleurs, que la hardiesse de ces plans, tempérée par une sage lenteur dans l'exécution, est tout à fait justifiée par la grandeur de l'œuvre. Le jour où tout le Nil, de sa source à son embouchure, sera sous le contrôle direct de l'homme, l'Égypte et le Soudan seront à jamais délivrés de l'incertitude quant aux crues et ne feront plus qu'un grand jardin de sept mille kilomètres de long constamment chauffé, constamment arrosé. Il y aura, dans le monde, une merveille de plus.

AMÉRIQUE

Le record des grands ponts et grandes écluses. — Le Canada, quoique étant un pays jeune paraît cependant tenir le record des grands ponts et des écluses gigantesques.

Dès 1859, la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc construisait sur le St-Laurent, en face Montréal, le pont Victoria d'une longueur de 2.815 mètres. Ce pont a été restauré et agrandi il y a trois ans. Il comporte actuellement 25 travées, situées à 22 mètres au-dessus de l'eau, et supporte une double voie ferrée et deux

passages latéraux pour les voitures et les piétons ; il a coûté 45 millions de francs; 22,000 tonnes d'acier et de fer sont entrées dans sa construction.

En 1887, la Compagnie du Pacifique Canadien a fait ériger sur le St-Laurent, à Lachine, un pont articulé, d'une longueur de 1,082 mètres, comprenant 15 arches, dont 2 ont 123 m. d'ouverture, et une travée mobile de 73 m. La hauteur du pont est de 20 m. au-dessus de l'eau qui, en cet endroit, coule à une vitesse de 24 kilomètres à l'heure.

En ce moment on poursuit les travaux de deux autres ponts de dimensions colossales.

Le premier, situé entre Québec et Lévis. Outre plusieurs travées considérables cette construction comportera une travée centrale de près de 400 mètres d'axe en axe des piles, soutenant le tablier 50 m. au-dessus du sol, et reposant sur des piliers de plus de 100 m. de hauteur.

Le second, destiné à réunir l'île du Cap Breton au continent, traverse le détroit de Canso. Cette merveille de l'art de l'ingénieur aura 1,150 m. de long ; les piles, immergées par 30 m. de fond soutiennent le tablier à 50 m. au-dessus du niveau des plus hautes marées ; la travée centrale du pont aura une portée de 600 m.

Enfin, sur le parcours du canal de la rivière Trent, destiné à mettre en communication les lacs Oularia et Huron, les ingénieurs canadiens viennent d'achever la plus grande écluse à piston qui existe au monde. Les navires pénètrent dans des chambres contenant 1,300 tonnes d'eau. Tandis qu'un piston soulève une de ces chambres à une hauteur de 22 m., l'autre descend de cette hauteur au même niveau qu'occupait la première. Les bateaux passent de cette façon d'un bief dans l'autre. Toute la manœuvre s'exécute en 12 minutes et la hauteur totale est franchie d'un seul coup alors qu'avec les anciennes méthodes il eût été nécessaire de construire six ou sept écluses ancien système.

(*Bulletin de Renseignements coloniaux. Paris*).

RÉGIONS POLAIRES.

L'expédition du « Discovery ». — Le *Discovery*, qui est arrivé samedi 10 Septembre à Portsmouth, de retour d'une rude expédition de trois années au pôle Sud, a reçu l'accueil le plus chaleureux.

Le personnel de l'expédition, au nombre de 49 hommes, revient en excellent état, malgré les privations qu'il a subies et a reçu les compliments de sir Clements Markham, Président de la Société royale de Géographie, et d'autres notabilités scientifiques, venus au-devant des explorateurs. Ceux-ci n'ont perdu qu'un seul homme, tué accidentellement.

L'exploration en traîneau vers le pôle, dirigée par le capitaine de frégate Scott, s'est avancée péniblement à travers les glaces jusqu'à 82°17′ de latitude, battant de 384 kilomètres le record connu. Tous les chiens des traîneaux ayant succombé, les hommes ont dû s'atteler à ces véhicules,

Le *Discovery* a hiverné à 640 kilomètres plus au Sud qu'aucun autre navire ne l'avait fait jusqu'ici. Il a été rejoint par les deux navires de secours : *Morning* et *Terra-Nowa*, avec lesquels il est revenu le 1er Avril dernier à la Nouvelle-Zélande.

Les résultats de l'expédition ont été considérables aux points de vue géologique et géographique. Elle a découvert, en suivant la côte de la Terre de Victoria et la grande barrière de glace, tout un continent antarctique.

Le résultat géographique le plus important obtenu est la connaissance d'une vaste région montagneuse, qui va jusqu'à 83°20′ de latitude, ce qui semble indiquer que la terre s'étend jusqu'au pôle Sud par une série de hautes montagnes. L'expédition a étudié aussi le régime de la formation des glaces et a fait des observations magnétiques.

Le roi Édouard a adressé un télégramme de félicitations au commandant Scott, chef de l'expédition, qui est promu capitaine de vaisseau. Une médaille pour services rendus dans les régions polaires sera décernée à tout le personnel qui a pris part à cette intéressante exploration.

Nouvelle expédition arctique américaine. — Le capitaine Peary, l'explorateur américain si connu déjà par ses belles expéditions polaires, a fait connaître au 8e Congrès international de Géographie à Washington, où la Société de Géographie de Lille était représentée par M. E.-V. Boulenger fils, de Roubaix, son plan d'un nouveau voyage vers le pôle Nord. Il fait construire un puissant navire à vapeur expressément disposé pour la navigation et le séjour au milieu des glaces, pour résister à leur énorme pression Il compte partir à la belle saison de 1905.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Les tarifs douaniers étrangers et le commerce français. — En raison du nombre des demandes qui sont adressées depuis quelque temps à l'Office national du commerce extérieur, au sujet des nouveaux tarifs douaniers étrangers et du renouvellement des traités de commerce, l'Office vient de publier un exposé de cette question si importante pour nos exportateurs ; nous le reproduisons ci-dessous :

I.

Tout d'abord, il sied de rappeler que les arrangements commerciaux conclus par la France avec les pays étrangers stipulent uniquement, au point de vue douanier, le traitement réciproque de la nation la plus favorisée. Ces accords n'ont pas, en général, d'échéance fixe ; ils peuvent, moyennant dénonciation par l'une des parties, cesser leurs effets à douze mois, à six mois, à trois mois de date, ou même du jour au lendemain, comme c'est le cas pour le *modus vivendi* franco-suisse de 1895. N'ayant pas été dénoncés, ils continuent d'être valables ; mais le régime appliqué aux produits français est susceptible, néanmoins, de se trouver modifié indirectement, par suite des changements apportés aux relations commerciales des puissances étrangères entre elles, et c'est pourquoi il y a intérêt à suivre attenti-

vement les phases des négociations qui se poursuivent dans la plupart des pays d'Europe.

II.

La presque totalité des nouveaux tarifs élaborés par ces États sont définitifs, c'est-à dire que leurs taxes, en tant que *tarifs généraux*, ne peuvent plus subir de remaniement. Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue que les négociations pour la conclusion de nouveaux traités de commerce, qui ont eu lieu et ont lieu en ce moment encore sur la base desdits tarifs, auront pour effet de doubler ceux-ci d'un *tarif conventionnel* dont les droits, pour les articles qui y seront repris, présenteront des réductions plus ou moins fortes par rapport à ceux du tarif général.

Ajoutons, d'ailleurs, à ce propos, que la teneur des nouveaux arrangements conclus récemment entre diverses nations (Italie-Suisse, Allemagne-Italie, Allemagne-Russie), est gardée absolument secrète.

Quelques tarifs, par contre, ne sont encore qu'à l'état de projet et doivent, pour devenir définitifs, recevoir la sanction législative : tel celui de l'Autriche-Hongrie, que les deux Parlements de la monarchie n'ont pas adopté jusqu'ici.

Selon toute vraisemblance, la mise en vigueur des nouveaux tarifs généraux coïncidera avec celle des tarifs conventionnels résultant des nouveaux traités ; mais, en ce qui concerne la date d'application de ces derniers, il est impossible de se prononcer d'une façon précise. Il est exact que, suivant une clause inscrite dans les conventions actuellement en vigueur, ces actes — et, par conséquent, les tarifs réduits qui y sont annexés — doivent continuer à courir durant un an à compter du jour où ils sont dénoncés ; et, la plupart d'entre eux n'ayant pas donné lieu à dénonciation, on pourrait en inférer qu'ils sont encore valables pendant une année au moins.

Mais une autre clause y figure aussi, aux termes de laquelle les parties contractantes se réservent la faculté d'apporter à leurs traités telles modifications qu'elles jugeront convenables ; d'où il suit qu'elles peuvent se mettre d'accord pour substituer, à toute époque, les nouveeux tarifs (généraux et conventionnels) aux anciens. En résumé, s'il est vrai que la « clause d'un an » jouerait à coup sûr dans le cas d'une rupture entre deux États, son efficacité devient nulle si une entente s'établit entre les deux nations intéressées.

Théoriquement, l'application des nouveaux tarifs est donc possible à brève échéance. Dans la pratique, cependant, il semble qu'elle se verra retardée par le fait que chaque gouvernement attendra sans doute d'avoir conclu avec tous ses anciens co-contractants pour soumettre les nouveaux traités à la ratification des Parlements respectifs ; et, comme ces arrangements s'enchaînent, en quelque sorte, les uns les autres, on est amené à penser que la substitution du nouveau régime à celui présentement en cours n'est pas imminente.

Quoi qu'il en soit, on doit recommander aux exportateurs de ne pas engager d'affaires à terme sur la base des droits actuellement appliqués dans tel ou tel pays, ou bien, si force leur est de traiter dans ces conditions, de faire figurer dans leurs contrats une mention qui les garantisse contre tout relèvement éventuel de taxe douanière, au cas où les nouveaux tarifs viendraient à être appliqués avant la fin de leurs livraisons.

EUROPE.

Le mouvement du port d'Anvers en 1903. — Pendant l'année

1903 le mouvement du port d'Anvers a continué la marche ascensionnelle si remarquable qu'il manifestait depuis plusieurs années ; aussi bien le tonnage de ses entrées dépasse-t-il maintenant celui relevé à Hambourg (non compris Cuxhaven).

En 1903 les entrées à Hambourg se sont élevées à 9,156,000 tonnes, soit 25,000 tonnes de plus qu'à Anvers. Mais la statistique allemande comprend 19 vapeurs jaugeant 112,611 tonneaux et naviguant pour le compte hambourgeois qui ont fait usage du port de Cuxhaven. Par suite, les entrées à Hambourg doivent être diminuées de ce nombre et ramenées à 9,043,000 tonnes, chiffre inférieur de 90,000 à celui d'Anvers.

D'après une statistique publiée par le *Department of Commerce and Labour*, de Washington, se référant à 1902, Anvers serait le troisième port du monde au point de vue du mouvement général de la navigation (16,721,011 tonnes), la première place appartient à Londres (17,564,108 tonnes) et la seconde à New-York (17,398,058 tonnes).

En 1903, le total des entrées à Anvers s'est élevé à 5,761 navires jaugeant 9,131,831 tonnes, en progrès de 154 navires et de 704,052 tonnes sur l'année précédente. La part principale revient à l'Angleterre (2,998 navires et 4,352,109 tonnes). Au second rang arrive l'Allemagne (1,083 navires et 2,393,472 tonnes). Ensuite se placent la Belgique (374 navires et 555,669 tonnes), les États-Unis (260 navires et 241,488 tonnes), la Hollande (220 navires et 236,018 tonnes), le Japon (51 navires et 209,385 tonnes), enfin la France (163 navires et 193,273 tonnes).

Anvers est desservi par 60 lignes régulières de navigation.

Charles Rabot.

ASIE.

La prospérité de l'Inde anglaise. — Le commerce par mer, non compris le mouvement du numéraire et les opérations commerciales faites par le gouvernement, a atteint un très haut degré de prospérité pendant le dernier exercice fiscal 1903-1904 (clos le 31 Mars). Les échanges ont dépassé de 20,825,400 liv. st. ou de 13 % les totaux correspondants de 1902-1903. Le tableau suivant fait surtout ressortir la progression énorme des exportations pendant les trois dernières années, grâce à une succession de bonnes campagnes agricoles :

Exercices.	Importations — Liv. st.	Exportations. — Liv. st.
1900-1901	50.851.923	69.851.923
1901-1902	45.345 986	80.803.375
1902-1903	52.525.272	83.919.834
1903-1904	56.548.862	90.756.059

Un des faits caractéristiques du dernier exercice a été la perturbation causée dans le commerce du coton par la hausse extraordinaire des prix de la matière première. D'un côté, cette hausse en paralysant partiellement la fabrication dans le Lancashire, a amené un resserrement considérable dans les expéditions de tissus de coton dans l'Inde et il doit être rappelé que ces tissus représentent habituellement le tiers environ de l'exportation totale de la Grande-Bretagne dans la pénin-

sule hindoustanique. D'autre part, cette élévation des prix a provoqué une demande extraordinaire de coton indien, et, en raison aussi de la hausse, l'exportation du coton brut a dépassé de 6,412,000 liv. st., ou de 37 %, les chiffres de 1902-1903.

Par contre, les importations des autres articles ont augmenté dans de grandes proportions, indiquant l'importance du développement industriel et de la prospérité générale de l'immense Empire.

A l'exportation, la grande expansion a été provoquée en dehors du coton, par des envois phénoménaux de blé (1,200,000 tonnes), qui ont dépassé de 152 % les expéditions de l'exercice antérieur.

Le commerce extérieur du Japon. — Le dernier fascicule de l'Office de statistique d'Anvers nous donne des détails sur le commerce extérieur du Japon :

Pendant l'année 1903, les importations totales se sont élevées à 808,627,958 fr., contre 709,498,000 fr. en 1902 ; il y a donc une augmentation de 99,129,958 fr. Les exportations ont atteint, pendant cette même année de 1903, 738.232,329 fr. ; l'année précédente les exportations se sont faites pour une valeur de 671,580,000 fr., soit, donc, une plus-value de 59,651,329 fr. Les importations ont dépassé les exportations, en 1903, de 70,396,629 fr

AFRIQUE.

Les charbonnages du Tonkin. — M. Emmanuel Faure, Président de l'Association des anciens élèves de l'École supérieure de Commerce et d'Industrie de Bordeaux envoie à la *Revue Commerciale et Coloniale de Bordeaux et du Sud-Ouest* d'intéressantes notes sur les charbonnages du Tonkin qu'il vient de visiter :

« C'est au fond de la baie d'Along, dit-il, dans un des sites les plus merveilleux du monde, que se trouve Hongay, qui n'existait pas il y a dix ans.

Aujourd'hui c'est un véritable centre industriel, un port de mer créé de toutes pièces par la Société des Charbonnages du Tonkin, qui y concentre tous ses produits.

C'est certainement l'excursion la plus intéressante au point de vue industriel, qu'on puisse faire au Tonkin. Et au point de vue pittoresque, la baie d'Along offre le spectacle naturel le plus grandiose et le plus curieux de l'Extrême-Orient.

Actuellement, cette excursion constitue presque une expédition et il est difficile de la faire avec plaisir et avec fruit, si l'on n'est pas l'hôte des charbonnages, ou si on n'a pas la bonne fortune, qui était la nôtre, d'avoir la libre disposition d'une confortable chaloupe à vapeur, conduite par un bon pilote.

Le voyageur isolé ne trouve l'hospitalité que dans une modeste hôtellerie, tenue par une famille espagnole, et se voit réduit au sampang indigène pour visiter la baie.

Il y a lieu de penser qu'entre des mains expertes et hardies — et pourquoi n'en trouverait-on pas dans notre belle colonie ? — le capital pittoresque qu'offre la baie d'Along pourrait être fructueusement exploité.

Les nombreuses couches houillères que renferme la concession de Hongay

peuvent se rattacher à deux groupes principaux, celui de Hatou et celui de Nagotna.

Le système de Hatou s'exploite à ciel ouvert et cette particularité de plus en plus rare dans les exploitations de charbonnages n'est pas une des moindres attractions des mines de Hongay. — Il est difficile de décrire l'aspect véritablement saisissant que présente cette immense colline noire coupée de marches gigantesques du sommet à la base et, sous le brûlant soleil qui fait étinceler de mille feux les couches schisteuses, toute fourmillante de sa foule de 2,800 coolies, Annamites et Chinois, hommes, femmes, enfants, piochant, creusant, taillant, triant, roulant, sous l'œil tranquille de sept surveillants européens.

La production annuelle des mines de Hongay qui était de 127,713 tonnes en 1897, a atteint 315,000 tonnes en 1902. D'après les données actuellement acquises on estime la richesse minière de Hongay, à près de 1 milliard de tonnes. — Les charbons de Hongay sont d'excellents charbons maigres anthraciteux assez analogues à ceux de Pensylvanie et du pays de Galles.

La culture du coton au Soudan. — Les essais pour la culture du cotons sont entrés dans la période pratique. Suivant le programme de M. Henry, directeur de l'agriculture de l'Afrique occidentale, les territoires du Soudan ont été divisés en cinq régions : à chacune de ces régions est affecté un agent qui cultive parallèlement, dans deux ou trois centres choisis, un certain nombre de variétés exotiques, parmi lesquelles il doit rechercher celles qui sont suffisamment résistantes et prolifiques sous le climat africain. Ces agents de culture, qui sont anciens élèves de l'École supérieure d'agriculture coloniale ou de nos écoles d'agriculture, et qui, pour la plupart, ont déjà cultivé le cotonnier, ont toute la compétence nécessaire pour de pareils essais.

La station agronomique de Koulikoro, dirigée par M. Vuillet, pour le Soudan français, donne à leurs travaux une direction d'ensemble et en centralise les résultats.

Les variétés exotiques étudiées cette année au Soudan sont presque toutes des variétés américaines à moyennes soies, car les cotons égyptiens et le « Sea Island » ne trouvent pas dans un pays continental et sous ces latitudes des conditions favorables à leurs cultures La station centrale de Koulikoro poursuit ses études sur le coton indigène commencées en 1902 et espère arriver à former avec lui et par la simple sélection des variétés ayant la valeur du Upland américain avec une plus grande rusticité.

Grâce à l'active impulsion donnée par le gouverneur général Roume et par le délégué permanent Ponty, toutes les stations prévues ont été installées dès cette année. Les différents champs d'expérience ont été ensemencés dans de bonnes conditions et les toutes jeunes plantes se montrent déjà pleines de vigueur.

De leur côté, l'Association cotonnière, dans le cercle de Ségou, et quelques particuliers encouragés par l'administration, ont fait des semis importants de différents cotonniers exotiques.

Le commerce du Congo français en 1903. — Les douanes de la colonie évaluent le mouvement commercial en 1903 — non compris les importations de numéraire et de matériel destiné aux services publics, — à 15,383,184 fr.

contre 12,669,400 fr. en 1902. L'augmentation en faveur de l'exercice écoulé qui atteint ainsi 2,713,784 fr. se répartit à peu près également entre les importations et les exportations ainsi qu'il ressort des chiffres ci-après :

	1903	1902	Différence en faveur de 1903
Importations	6.223.774	4.933.972	1.299.802
Exportations	9.149.410	7.735.428	1.413.982
	15.383.184	12.669.400	2.713.784

On remarque que la balance du commerce est très favorable à la colonie.

Les augmentations principales portent sur les tissus en pièces, le sel, les spiritueux, les machines à vapeur, le tabac, etc.

Le tableau suivant indique, en poids et en valeur, les principales exportations :

Produits.	Année 1903 Quantités.	Valeurs.
—	— Kilog.	— Francs.
Ivoire	189.783	3.741.927
Noix de palme	620.936	142.302
Café en fèves	38.421	30.395
Cacao en fèves	49.854	73.068
Huile de palme	98.052	44.298
Copal	29.445	17.821
Caoutchouc	842.544	3.370.173
Bois d'ébène	1.403.865	287.496
Bois autres	12.395.621	1.301.808
Piassava	137.490	61.331

L'accroissement des sorties porte notamment sur le caoutchouc (+ 607,654 francs et 154 tonnes), les bois divers (+ 606,418 francs) et l'ivoire (+ 446,249 francs et 19 tonnes).

III. — Généralités.

La production de la houille dans le monde. — Le *Board of Trade* vient de faire paraître un document contenant des renseignements intéressants sur la production et la consommation de la houille dans le monde. D'après

ces statistiques, la production des cinq principaux pays houillers a été la suivante pendant les trois dernières années (chiffres définitifs ou provisoires) :

Pays.	1901	1902	1903
—	—	—	—
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Royaume-Uni.........	219.047.000	227.095.000	230.334.000
Allemagne............	108.539.000	107.474.000	116.638.000
France	31.634.000	29.365.000	34.318.000
Belgique	22.213.000	22.877.000	23.912.000
États-Unis............	261.874.000	269.277.000	320.983.000

Pour le monde entier, on table sur une production durant l'année dernière de 790,000,000 de tonnes environ. On voit par les chiffres qui précèdent que les États-Unis ont très notablement dépassé le Royaume-Uni.

L'extraction de la houille dans les colonies anglaises a été comme suit en 1902 : Inde, 7,424,000 tonnes ; Fédération Australienne, 6,860,000 tonnes ; Nouvelle-Zélande, 1,363,000 tonnes ; Canada, 6,422,000 tonnes ; Transvaal, 1,420,000 tonnes ; Cap de Bonne-Espérance, 166,000 tonnes ; Natal, 593,900 tonnes.

L'excès net des exportations des principaux pays s'établit de la manière suivante, toujours pour 1902 : Royaume-Uni, 60,397,000 tonnes ; Allemagne, 12,111,000 tonnes ; États-Unis, 3,583,000 tonnes ; Nouvelle-Galles du Sud, 3,261,000 tonnes ; Belgique, 3,078,000 tonnes ; Japon, 2,866,000 tonnes ; Transvaal, 291,000 tonnes ; Natal, 240,000 tonnes ; Inde, 203,000 tonnes ; Nouvelle-Zélande, 64,000 tonnes.

La consommation du charbon dans les grands pays d'Europe et aux États-Unis a suivi en 1903 une marche ascendante, sauf en Angleterre et en Russie :

Pays.	1902	1903
—	—	—
	Tonnes.	Tonnes.
États-Unis....................	265.694.000	316.029.000
Royaume-Uni......	166.698.000	166.532.000
Allemagne....................	95.363.000	103.114.000*
France	41.989.000	46.560.800*
Russie.........................	18.762.000*	18.374.000*
Belgique	19.799.000	21.432.000*
Autriche-Hongrie	17.595.000	»

* Chiffres provisoires.

Quant aux prix de production, évalués au carreau de la mine, ils ont baissé depuis 1902, sauf aux États-Unis où les prix n'ont cessé de monter.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A MERCHIER

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
RAYMOND THÉRY.

Lille Imp. L. Danel

GRANDES CONFERENCES DE LILLE

LES INTÉRÊTS DE LA FRANCE EN SYRIE

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Dimanche 17 Avril 1904,

Par le Comte S.-M. CRESSATY,

Syrien d'origine, ancien élève et lauréat du Collège français de Damas.

MESDAMES, MESSIEURS,

Permettez-moi tout d'abord de vous témoigner toute ma gratitude pour l'empressement que vous avez mis à vous rendre à cette réunion.

Permettez-moi, en outre, de vous dire combien je suis profondément touché des paroles si sympathiques que votre Président vient de m'adresser.

Je lui en suis infiniment reconnaissant et je le remercie surtout de m'avoir procuré l'honneur de vous entretenir de la Syrie et des intérêts supérieurs qui appellent une action énergique de la France dans cette région.

Ma qualité d'étranger m'attirera votre indulgence au cours de cette causerie où je vous parlerai d'un pays lointain, sans doute, mais qui est lié au vôtre par les fibres les plus intimes de son âme, de sa vie, de son cœur !

En traitant les intérêts de la France en Syrie je réponds à une des interrogations pressantes qui se posent au moment où la question d'Orient attire de plus en plus l'attention de l'Europe entière.

Je crois remplir ainsi un devoir doublement patriotique et affirmer

ma sympathie pour votre pays que j'ai toujours considéré comme ma patrie d'adoption.

Avant tout, et pour la bonne intelligence du sujet que je vais traiter, je crois utile de vous donner quelques indications *historiques, géographiques et ethnographiques* sur la Syrie.

A la demande qui m'a été faite, je m'étendrai un peu sur la question ethnographique.

La Syrie est une étroite bande de terre qui s'étend le long de la côte orientale de la Méditerranée; elle est bornée par l'Anatolie, la Mésopotamie, l'Arabie et l'Egypte. C'est une des contrées les plus riches et les plus fertiles du bassin oriental de cette mer.

Elle peut être appelée « la Suisse » de la Turquie d'Asie.

Les beautés incomparables de la montagne du Liban, la grandeur de ses lignes, noyées de vaporeuse lumière et semées partout du Nord au Sud des villages les plus riants, l'ampleur du golfe que dessine la côte, la magnifique route de Beyrouth à Damas et les jardins qui environnent cette dernière ville constituent un des spectacles les plus ravissants qui s'offrent à la vue de l'homme!

A ne considérer que son étendue, la Syrie serait une des régions les plus insignifiantes de l'Ancien Monde. Mais si la place qu'elle occupe sur le globe est étroite, le rôle qu'elle a joué dans l'histoire depuis 4.000 ans est immense, ainsi que son action sur les destinées générales de l'humanité.

C'est là que fut le siège des Phéniciens dont les antiques établissements au bord de la Méditerranée répandirent en Occident les premiers germes de la civilisation, c'est là que rayonna la grande civilisation des Pharaons, là aussi que la tribu hébraïque vint se fixer définitivement dans les fertiles vallées des Cananéens, là encore que les Romains fondèrent le royaume de Palmyre qui donna, pendant la période Syrienne, de Septime-Sévère à Philippe l'arabe (193-289), plusieurs empereurs et impératrices à Rome.

De là enfin sortit la haute doctrine du Christianisme, qui devait en moins de 500 ans, par sa grandeur, par ses principes nobles et généreux, changer complètement le monde ancien, produire cette vigoureuse poussée d'héroïsme qui eut des Syriens pour premiers apôtres et inscrivit des pages immortelles à l'histoire de la grande patrie française.

Après être devenue l'objectif des Croisés qui fondèrent les principautés chrétiennes d'Antioche, de Tripoli et de Jérusalem, la Syrie

tomba aux mains des Mameluks en 1291, lors de la prise d'Acre et de Tyr par ces derniers.

En 1517, la domination des Mameluks fut renversée par le conquérant ottoman Selim Ier. Trois siècles plus tard, la Syrie était complètement arrachée au sultan, par le vice-roi d'Égypte Méhémet-Ali ; le fils de celui-ci la conquérait en 1832.

Rendue à la Porte en 1840 par l'intervention des trois grandes puissances : la France, l'Angleterre et l'Autriche, la Syrie est restée depuis sous la domination du sultan.

A l'heure actuelle, aucune contrée ne possède autant de sectes religieuses que la Syrie. Les idées religieuses divisent le pays tout entier. Elles agissent d'une façon si intime sur l'individu qu'elles façonnent son type psychologique, son intelligence, sa volonté, sa sensibilité et modifient même en partie jusqu'à son type physique.

Les sociétés chrétiennes de Syrie appartiennent à une autre civilisation que les sociétés musulmanes ; elles obéissent d'une façon générale aux idées européennes qui les groupent et les dirigent.

Nous trouvons en Syrie :

1° Les Catholiques romains auxquels sont rattachés les grecs catholiques, les Syriens catholiques, les Arméniens catholiques et les Maronites ;

2° Les Chrétiens non catholiques : Grecs, Jacobites, Arméniens, qui ne reconnaissent pas l'autorité de Rome ;

3° Les Protestants divisés en une multitude de dénominations ;

4° Les Juifs divisés en deux fractions au moins ;

5° Les Druses ;

6° Les Ansariés ;

7° Les Musulmans qui comprennent deux grandes divisions ennemies : les Sunnites et les Métoualiés.

Les Druses admettent la métempsychose. Quand l'un d'eux meurt en état de grâce, son âme, reprenant une forme humaine, entre, croient-ils, dans le corps d'un nouveau-né, par contre s'il meurt en état de péché, elle passe dans le corps d'un animal.

Les mahométans admettent l'unité de Dieu, leur religion est un compromis des religions juive et chrétienne, auquel s'ajoute tout un fatras de préceptes formalistes et matériels. Mahomet est pour eux l'esprit de Dieu descendu sur la terre ; il est le commencement et la fin de toutes choses.

Avant d'établir sa religion, Mahomet avait longtemps étudié son

peuple : il lui donna un ensemble de lois destinées à le prémunir contre les difficultés de la vie et s'ingénia à flatter ses goûts par la promesse des récompenses qui pouvaient le plus vivement frapper son imagination. Dans la suite, il devait en résulter fatalement des erreurs multiples qui, jointes aux pratiques bizarres du culte, ont fait du croyant de l'Islam, un fanatique ignorant et très superstitieux. Quelques traits pris sur le vif vous montreront mieux que tout autre exposé dans quelles ténèbres il est plongé :

Le dogme musulman a laissé le croyant polygame comme il l'était avant de devenir disciple du prophète ; le Coran autorisant quatre femmes légitimes et autant d'autres que les moyens le permettent.

La femme est considérée comme un être inférieur, dont la volonté ne compte pas dans la famille ; elle est là pour élever ses enfants ; et aussi, dans les classes inférieures, pour accomplir de longs et pénibles travaux, pendant que le maître du logis la regarde faire.

D'après le prophète, le mariage est institué pour avoir des enfants; la femme stérile est considérée comme un être inutile, et celle qui n'a que des filles est en butte aux sarcasmes des parents du mari.

On comprend sans peine quelle existence misérable traîne la femme musulmane.

Un étranger ne peut, à distance, se faire une idée des pratiques et des formalités qui entourent les unions musulmanes.

Le mariage en Syrie se divise en trois catégories, le mariage où la femme apporte une dot, le mariage où la femme n'apporte rien, le mariage où le mari donne une dot à sa femme.

Il est inutile de vous donner d'amples détails sur les deux premières catégories qui, par leurs formalités diverses, ressemblent aux mariages européens.

Avant d'aborder la troisième catégorie assurément la plus curieuse, je dois vous donner une idée de la demande en mariage et de la façon de procéder chez les musulmans.

Vous savez qu'il est prescrit à la femme musulmane de se voiler et de ne montrer son visage aux hommes sous aucun prétexte. C'est pourquoi le futur mari qui ne connaît généralement sa fiancée que par ouï dire doit toujours se fier à l'appréciation de sa mère. Celle-ci, après avoir vu la jeune fille la dépeint ainsi à son fils.

« Elle est grande comme ta sœur aînée.... elle est blonde comme « ta petite sœur...., elle a des yeux comme ceux de ta petite cousine « ...., et des cheveux comme ceux de ton frère...., ses oreilles sont

« petites comme celles de ta nièce... et sa bouche est aussi fine que « celle de ta tante.... »

Le jeune homme doit se contenter de ces vagues indications pour se faire une idée approximative de la femme qui lui est destinée.

De son côté.la fiancée doit tout ignorer de ce qui concerne le caractère et les qualités du jeune homme jusqu'à l'union définitive.

Passons maintenant à la troisième catégorie de mariage : celle où le futur mari obtient sa femme à prix d'argent, ce mode est particulièrement en faveur chez les musulmans du Hauran.

Le *Hauran* est la région qui sépare la Syrie de l'Arabie ; les mœurs y sont restées absolument primitives.

Non seulement, le mari doit donner une dot plus ou moins forte à sa femme, mais il doit faire de nombreux cadeaux à tous les parents de la jeune fille ; s'il n'a pas leur consentement, le mariage n'est pas valable, le mari doit littéralement acheter sa femme. C'est une fortune pour une famille du Hauran que la possession d'un grand nombre de jeunes filles, car les parents reçoivent de nombreux cadeaux, des bœufs, des chameaux, des sacs de blé, des ânes, etc. et cela en nombre considérable.

Dans quelques villages, la nouvelle mariée doit, trois jours durant, tourner le dos à ses invités, et prendre ses repas toute seule.

Le jour de son mariage la jeune mariée, après sa sortie de la maison paternelle, est poursuivie par ses propres parents, qui lancent des pierres dans la direction des nouveaux époux, pour bien montrer au mari qu'ils lui donnent réellement leur fille, que son hymen a lieu de leur plein gré et qu'ils espèrent ne pas la voir divorcer.

Malheureusement cet espoir est souvent déçu, car si le dogme de l'Islam permet de se marier plusieurs fois il offre aussi de grandes facilités de divorcer. Pour cela il suffit de la simple volonté du mari.

Un serment suivi de cette formule « Tu es divorcée » prononcée devant deux témoins suffit à consommer la séparation. La femme doit se couvrir de son voile et considérer son mari absolument comme un étranger.

Mais si le mari veut revenir à ses premières amours, il ne peut reprendre la vie commune qu'après que sa femme a passé par les liens d'une nouvelle union.

Cette prescription, il est facile de le comprendre, donne lieu quelquefois à des combinaisons étranges pour arriver à contenter les époux séparés dans leurs changements d'humeur.

Je crois en avoir suffisamment dit pour vous donner une idée des mœurs et des pratiques musulmanes ; mais je ne dois pas perdre de vue l'objet principal de ma conférence que j'aborde véritablement en vous parlant des intérêts français en Syrie.

Vous avez, Mesdames et Messieurs, en Orient, et surtout en Syrie, des intérêts supérieurs au triple point de vue économique, politique et moral.

Intérêts économiques. — Les grandes nations de l'Europe, trop à l'étroit sur leur sol, cherchent continuellement à étendre leur domination au delà des mers ; elles envahissent les régions encore inoccupées, ou celles qui, moins peuplées ou moins bien outillées, ne peuvent leur offrir qu'une faible résistance.

Ces luttes économiques sont sans merci ; c'est le combat pour l'existence des peuples, où chacun d'eux prend d'avance ses positions, cherche à s'assurer une situation en se créant des intelligences et des points d'appui dans les pays qu'il convoite.

Nulle part ailleurs qu'en Syrie la lutte n'offre ce caractère d'âpreté qu'elle a revêtu depuis quelque temps. Français, Anglais, Russes, Allemands, Autrichiens, Italiens se disputent la place et l'on comprendra leur ardeur quand j'aurai donné un aperçu géographique et économique de cette région.

La Syrie qui a 3.250.000 habitants comprend cinq grandes régions : les Vilayets de Damas, de Beyrouth, d'Alep, la province du Liban et le Mutssarefih de Jérusalem.

Située au fond du bassin oriental de la Méditerranée, à proximité de l'Afrique dont elle n'est séparée que par l'isthme de Suez, la Syrie est le centre naturel des échanges commerciaux entre l'Afrique et l'Asie, la voie de pénétration la plus directe pour ces continents.

Productions du sol. — En dehors des avantages qui résultent pour elle de sa situation géographique la Syrie possède de grandes ressources naturelles qui en font l'une des plus riches contrées de l'Asie.

Outre les forêts de Damas, où s'élèvent les peupliers et les chênes, on trouve en Syrie presque tous les arbres fruitiers de l'Europe, grâce à la fertilité du sol et à l'incomparable climat de cette région. Dans ce pays qui a contenu jadis 12 millions d'habitants, l'agriculture constitue une des principales ressources.

Les principaux produits sont : céréales, raisins, abricots, olives, peaux, laines, coton, soie, tabac, gomme arabique, etc...

Industrie. — Aux produits des forêts et des cultures il faut ajouter ceux de l'industrie. Celle-ci a perdu, il est vrai, beaucoup de son ancienne importance ; cependant, malgré la mauvaise administration locale, l'industrie tient encore une place très large sur le marché de l'Orient et plus d'un de ses articles jouit d'une réputation justifiée.

Les vêtements, les literies, les armes à feu et les armes blanches de Damas, sont renommés en Europe ; la bijouterie, l'orfévrerie, les châles brodés et les tapis ont figuré aux Expositions universelles, et peuvent rivaliser haut la main avec les meilleures productions européennes.

Importations, Exportations. — De ce fait son trafic est très élevé. Comme il n'existe de statistique des échanges que pour certains ports de mer, je dois me résigner à vous donner un aperçu assez succinct du mouvement commercial.

Les importations s'élèvent à 151.057.422 francs et les exportations à 105.174.615 francs pour les ports d'Alexandrette, Tripoli, Latakieh, Beyrouth, Caïffa, Jaffa, Gaza, soit au total 256.232.037 francs

Si l'on y joint les mouvements des autres ports et les échanges avec les pays limitrophes, on obtiendra au moins 350 millions de francs, et ce chiffre pourrait être facilement triplé si les provinces Syriennes vivaient sous un gouvernement soucieux de leurs intérêts.

Il y a là des richesses minières inexploitées : lignite, marbre, fer, cuivre, schistes bitumineux, pétrole, ambre noir et jaune, plomb argentifère et sulfure, etc.

A ces sources de richesses à peine soupçonnées il faut ajouter les salines nombreuses et importantes dont quelques-unes seulement sont exploitées par l'État.

Rien que par ce tableau trop sommaire de la richesse du pays on s'imagine déjà qu'il puisse être un objet de convoitise de la part des grandes nations européennes. A quel degré n'atteindra pas la puissance économique de la Syrie lorsque le réseau de voies ferrées qui reliera la côte méditerranéenne à l'intérieur de l'Asie sera terminé. Ce serait la main mise sur la plus grande partie du trafic de l'Asie Mineure, de la Mésopotamie, de l'Arabie et du Golfe persique.

On entrevoit déjà la Tyr antique surpassée cent fois par l'éclosion

soudaine de ces grandes cités modernes, germant là où la fortune sourit aux entreprises de l'homme.

Jusqu'en 1892 aucune voie de chemin de fer n'existait ; tous les échanges se faisaient par caravanes. Depuis lors on a créé : 1° la ligne de Beyrouth, Damas, Hauran, Mzérib (130 kilomètres) ; 2° celle de Jaffa à Jérusalem (86 kil. 650 m.). Ces voies sont exploitées par des compagnies françaises par leur constitution financière et par leur direction.

Une autre ligne française est en voie d'exécution de Damas à Biredjik sur l'Euphrate par Homs et Alep. Un tramway à traction mécanique également français va de Beyrouth à Malmetten, à moitié chemin de Tripoli.

Les exploitations des chemins de fer sont donc entre des mains françaises ainsi que les grands travaux publics, tels que routes, ports, gaz, etc.

La France occupe de ce fait, en Syrie, le premier rang au point de vue financier et industriel ; mais au point de vue commercial, alors qu'en 1875 elle était au premier rang, elle est descendue successivement au deuxième, au troisième et enfin au quatrième.

Le commerce français, qui malgré sa vieille réputation s'est laissé distancer par des concurrents plus vigilants, ne peut rester plus longtemps étranger à l'évolution considérable du mouvement commercial.

Je crois toucher à un problème qui vous tient au cœur, en vous signalant les causes de la décadence de votre commerce en Syrie et en vous indiquant les remèdes pour chacune d'elles.

Tout d'abord, je dois répondre à une objection fréquemment formulée attribuant la diminution de votre commerce à l'intransigeance des industriels français qui ne fabriquent pas d'articles inférieurs à bon marché.

Cette objection est erronée car le client préfère de beaucoup payer un *peu plus cher* la marchandise française dont il apprécie le bon goût et la qualité.

Le jour où vos industriels substitueraient l'article inférieur à l'article courant, votre commerce subirait un préjudice considérable, car la réputation de vos produits au dehors tient à leur supériorité et à la confiance qu' inspirent vos producteurs.

Le commerce français diminue parce qu'il lutte dans des conditions absolument *inégales*, l'infériorité où il se trouve provient de causes nombreuses, dont les plus importantes sont :

L'Élévation du fret. — La seule voie pour le transport de vos produits est le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée qui se continue par les Messageries maritimes.

En arrivant à Marseille, vos marchandises sont déjà grevées de frais énormes par le coût du transport qui est de 30 % à 50 % plus élevé qu'ailleurs. Là encore de nouveaux frais les attendent.

Les Messageries maritimes distinguent 3 catégories de marchandises pour lesquelles elles demandent respectivement 15 fr., 6 fr., 4 francs les 100 kilos de Marseille à Beyrouth.

La compagnie Le « Lloyd autrichien », à peu près pour la même distance, de Trieste à Beyrouth ne demande que 4 fr. 15. 2 fr. 75. 2 fr. 05, 1 fr. 40 les 100 kilos.

Vous remarquez que cette compagnie autrichienne prévoit 4 catégories de marchandises alors que celle des Messageries n'en prévoit que 3.

De plus le « Lloyd autrichien » accorde sur ses tarifs des bonifications variant de 5 à 30 %. Vous voyez par ces chiffres que les frais supportés par les marchandises françaises les mettent déjà dans un état d'infériorité manifeste.

Pour résumer je dis que, malgré les frais élevés de fabrication grevant les marchandises françaises, celles-ci, pour les raisons de préférence signalées plus haut pourraient soutenir la concurrence avec les produits fournis à meilleur compte par l'étranger.

Malheureusement ces « justes prix » sont majorés hors de proportion par les frais de transport et deviennent absolument inabordables dès que les marchandises arrivent à destination.

La raison du fret s'applique également à l'importation des marchandises en France, aussi le commerce indigène trouve-t-il plus économique d'expédier par la voie de Trieste ou de Hambourg que par la voie française.

Si encore les compagnies françaises avaient avantage à agir ainsi pour satisfaire les intérêts de leurs actionnaires elles seraient excusables ! Mais c'est un résultat tout opposé qu'elles obtiennent ! et on a vu les actions d'une de ces compagnies baisser en moins de 10 ans, de 680 francs à 245 francs.

Lorsqu'un négociant vient leur proposer une affaire importante, les services administratifs suivant leurs habitudes routinières et leur intransigeance le traitent avec une indifférence révoltante, et il faut

une faveur insigne pour qu'ils veuillent bien condescendre à donner un renseignement.

Votre ambassadeur à Constantinople a vu plus d'une fois des navires français arrivés sans chargement et repartir vides pour Marseille plutôt que de consentir à une réduction de tarif si minime fût-elle.

Les Compagnies étrangères, elles, se mettent à la disposition des fabricants, et font toutes les concessions possibles. Aussi bénéficient-elles d'une préférence très justifiée !

Il faut donc engager les compagnies françaises à opérer sur leurs tarifs une réduction les abaissant au même niveau que celui de leurs concurrentes étrangères.

Il faut créer de nouvelles lignes de navigation et établir entre elles une concurrence, car là où la concurrence n'existe pas le commerce ne trouve pas le moindre soulagement.

La contrefaçon. — La deuxième cause de la diminution de votre ecommerce est la contrefaçon. Presque toutes les marchandises qu'on écoule en Orient sont vendues comme provenant de France.

Pour remédier à cet inconvénient il faudrait établir des Sociétés ayant pour but de fonder dans le Levant des *Comptoirs Bazars*. Leur rôle consisterait à prendre les produits de l'industrie et du commerce à leur source même et de les livrer à la consommation sans passer par l'entremise des marchands revendeurs. Ces marchands spéculateurs ne cherchent que les qualités les plus médiocres, avec marques contrefaites, bien entendu, parce que le commerce déloyal leur procure de plus gros bénéfices. Il s'agit de créer des *Comptoirs Bazars* qui mettraient le consommateur en contact direct avec le véritable producteur.

C'est le seul moyen de vous défendre à l'étranger contre l'imitation et la falsification.

Il faut éviter en même temps de confier la représentation de vos maisons à des agents étrangers. C'est ainsi, écrit le gérant du consulat de France à Constantinople, que beaucoup des plus importantes maisons françaises sont représentées à Constantinople par des Allemands et des Autrichiens, alors qu'il y a dans la colonie française tant de négociants honorables au courant des affaires.

Si ces maisons voient copier leurs produits, elles ne peuvent s'en prendre qu'à leur propre imprudence.

Le Manque d'initiative. Excès de prudence de vos négociants. — Par contre si certains de vos négociants sont imprudents, d'autres ne sont pas suffisamment hardis, ils hésitent parfois à accorder à leurs correspondants certains avantages que ceux-ci peuvent obtenir facilement ailleurs, souvent ils exigent le paiement anticipé des marchandises : c'est s'interdire de vendre dans un pays où le taux légal de l'intérêt est de 9 % et où le taux réel varie de 12 à 25 %.

L'Insuffisance numérique des colons français. — La quatrième cause de la diminution de votre commerce en Syrie est l'insuffisance numérique des colons français ; il est indispensable de vous pénétrer de cette pensée, les affaires les meilleures sont celles qu'on fait par soi-même.

Il faut que vos nationaux, à l'instar des Anglais et des Allemands, aillent étudier les goûts et les besoins des indigènes et mettre à profit les sentiments de sympathie et de dévouement à vos intérêts que tous les habitants depuis le négociant jusqu'au simple particulier ont puisés dans vos écoles. Or, si vous jetez un coup d'œil sur les statistiques vous serez stupéfaits de la disproportion numérique existant entre vos nationaux et ceux des autres puissances.

A Damas, centre de tout le trafic intérieur, il n'y a pas un comptoir français, alors que les comptoirs italiens, autrichiens, allemands absorbent tout le commerce d'importation et d'exportation.

L'infériorité commerciale de la France résulte donc en grande partie de la torpeur de l'initiative privée.

Et c'est un peu à tort qu'on a pris l'habitude d'invoquer en toutes circonstances l'appui du gouvernement et de l'attaquer quand cet appui semble faire défaut.

Je ne conteste pas que l'Allemagne officielle ne contribue pour une large part à la conquête économique de cette partie de l'Orient, je ne conteste pas non plus que l'organisation consulaire française ne soit un peu défectueuse au point de vue économique ; mais il me semble injuste de taxer d'une façon générale vos représentants d'incapacité ou peut-être de manque de sollicitude patriotique !

Pour que cette sollicitude puisse produire les bienfaits désirables, il faut que l'initiative privée la précède.

L'industrie et le commerce sont des champs de bataille où en pleine paix il se produit des chocs et des désastres immenses. Tous les peuples s'arment pour cette lutte : c'est à qui produira le plus et défendra le

mieux ses marchés. Le grand problème à l'heure actuelle c'est d'avoir et de conserver des débouchés. Les Allemands s'installent partout, ils s'étendent de proche en proche et gagnent du terrain chaque jour. Voilà la vraie politique !

C'est à l'initiative de vos industriels et de vos commerçants de la faire triompher en France comme elle triomphe partout ailleurs.

Votre pays a d'innombrables éléments de richesses; il peut se mesurer sans crainte avec tous ses rivaux; vous devez donc réformer vos anciennes méthodes, abaisser le taux du fret, créer des établissements de crédit en Orient, fonder des comptoirs-bazars, confier votre représentation à des agents français et modifier votre organisation consulaire au point de vue économique.

Intérêts politiques de la France. — A de semblables réformes économiques devrait correspondre une autre orientation de la politique extérieure.

L'occupation de la Syrie est devenue absolument nécessaire, surtout depuis l'installation des Anglais en Egypte.

En occupant la Syrie, la France serait maîtresse de l'Asie Mineure qui est la clé de pénétration en Asie, Perse, Afganistan, Béloutchistan.

C'est un moyen puissant de contrebalancer l'influence anglaise en Egypte.

En occupant la Syrie la France serait assurée du concours des chrétiens indigènes qui lui donneraient une armée parfaitement apte et préparée à tenir campagne. Les Maronites du Liban pourraient fournir 40.000 hommes au moins. En cas de conflit avec l'Angleterre, ce serait une arme efficace pour les Français, dans cette partie du monde.

Vous devez donc compter sur le concours et la sympathie des chrétiens indigènes. Déjà vers la fin du XIe siècle les Maronites guidaient les Croisés, leurs vaillants compagnons d'armes, et leur belle conduite leur valut la protection et l'amour de la France.

Napoléon Ier, lui-même, qui avait tenté d'occuper la Syrie, comptait beaucoup sur l'élément chrétien pour ses vastes entreprises en Orient.

Vous jugerez par là, Messieurs, quelle importance vous devez attacher aux sympathies des chrétiens indigènes, qui n'ont jamais cessé de vous être entièrement acquises. En plantant le drapeau tricolore en Syrie, la France ne ferait que sanctionner officiellement

une annexion qui existe en fait depuis longtemps, dans le cœur de tous mes compatriotes.

Mais, me demanderez-vous ? et l'*intégrité* de l'empire ottoman ? car les diplomates français la considèrent comme un dogme sacré !

L'*intégrité* de l'empire ottoman, Messieurs, est une vieillerie, un vain prétexte, dont les faits ont démontré l'inanité.

Aux termes du traité de Paris en 1856 l'intégrité de la Turquie a été officiellement reconnue par l'Europe. Il semble qu'on n'ait attendu que cette affirmation pour opérer le démembrement de l'empire.

En effet, immédiatement après cette déclaration, la Turquie perd ses droits sur la Moldo-Valachie. En 1878, la Bosnie et l'Herzégovine recouvrent leur indépendance pour retomber sous le joug de l'Autriche.

En 1878, la Turquie perd Chypre, en 1880, le Monténégro, et en 1882, l'Egypte ; elle satisfait entretemps la Russie et la Perse en Asie-Mineure.

En 1898, l'autonomie de la Crète est proclamée et cette autonomie se changera un jour ou l'autre en complète indépendance.

A l'heure actuelle, nous nous trouvons en face d'une Turquie dont on a tant proclamé l'intégrité et qui n'existe plus pour ainsi dire, puisqu'elle ne compte en Europe que six vilayets, ceux de Scutari et de Jannia en Albanie, ceux de Salonique, de Monastir, de Korrow en Macédoine, enfin celui d'Andrinople.

En somme, il ne reste plus rien de cette intégrité. Pourquoi ? Parce que la diplomatie européenne a voulu faire une œuvre qu'il n'est pas en son pouvoir de réaliser.

D'un côté, l'Empire turc est menacé par ses voisins qui ont absolument besoin de s'agrandir pour leur développement économique.

D'un autre côté il est lui-même en proie à un mal intérieur qui le mènera plus sûrement à sa perte que tous les agissements de ses ennemis. Ces causes sont nombreuses, mais peuvent se résumer ainsi : La *corruption*, le *manque d'unité nationale* et l'*intolérance*.

Corruption. — Il n'est pas au monde d'administration plus profondément viciée. Du haut en bas de l'échelle, il n'y a que concussion, dépravation, vénalité; au sommet de l'empire, un sultan gaspillant ses énormes revenus, absorbant pour les dépenses du Palais la plus grande partie des deniers publics. Quelques hauts dignitaires se disputent le reste ; les emplois sont au plus offrant, les fonctionnaires ne cherchent qu'à faire fortune. Il n'y a plus d'argent pour les dépenses les plus urgentes.

Les travaux publics sont négligés, les travailleurs sont écrasés par la plus abominable des tyrannies.

L'industrie et le commerce paient des droits exorbitants et périclitent, l'agriculture souffre ; des provinces entières se dépeuplent, de vastes terrains restent en friche et les habitants, las de se voir arracher le fruit de leur labeur, abandonnent les travaux des champs.

Et comme conséquence de tous ces maux. les populations sont réduites à la misère, rançonnées par les troupes gouvernementales, pillées par les hordes indisciplinées des kurdes, druses, etc., que l'empire n'a plus la force de contenir, elles sont lasses de souffrir et prêtes à la révolte.

Partout le mal coudoie le mal. Les fonctionnaires et les juges sont à qui les achète. L'obéissance et la discipline des soldats sont entamées, les forces de la marine sont réduites à rien, les finances sont dans un état si critique qu'on ne peut le concevoir ; les haines entre chrétiens et musulmans se raniment et il n'est pas de territoire qui ne soit menacé d'une révolution, ou d'une guerre civile et demain, l'Empire turc, déjà menacé par les troubles de Macédoine, ne sera-peut être tout entier qu'un immense champ de bataille !

Le régime actuel est donc caractérisé par l'absence totale de toute notion des devoirs les plus élémentaires de la part d'un Gouvernement qui devrait travailler sérieusement à développer le bien-être matériel et moral des peuples dont il tient le sort entre les mains !

La deuxième cause de la disparition de l'Empire turc est le *manque d'unité nationale*. La notion de l'État à qui l'on peut se fier pour l'administration impartiale de la justice et le sentiment de patrie qui nous fait voir dans chacun de nos concitoyens un défenseur solidaire du bien commun ont fondu les nationalités européennes en autant d'unités si indissolubles qu'aujourd'hui l'histoire a souvent de la peine à en retrouver les origines.

Jamais les Turcs n'ont su s'assimiler les différents éléments dont est composé leur Empire.

Jamais, ils n'ont eu la moindre conscience des rapports sociaux entre les individus et l'État ; jamais ils n'ont su s'attacher les vaincus, quoique les nécessités politiques les aient obligés parfois à une certaine tolérance. L'orgueil de race a fait que les Turcs ont toujours considéré leurs sujets comme des esclaves.

C'est ainsi que leurs conquêtes n'ont jamais été complètes, car une

conquête ne se légitime que le jour où les vainqueurs font accepter leur joug par les vaincus.

Dans ces conditions, il n'y a pas de patrie pour les Turcs! C'est un sentiment qui leur est tout à fait inconnu. Ils n'ont su créer ni pour eux-mêmes, ni pour les peuples qu'ils ont conquis, rien qui rappelle le mot de patrie, d'unité nationale. Tandis que les Etats européens parvenaient par la fusion harmonique de tous leurs éléments à un degré de puissance et de richesse, qui leur livrera la domination complète du monde, les Turcs n'ont amassé que des préjugés d'ignorance et de haine toujours prêts à faire explosion.

Intolérance. — Sur la pente fatale que la Turquie descend, une chose serait capable de l'arrêter, ce serait une véritable réforme de l'administration. Mais cette réforme est devenue maintenant la chose la plus improbable. Aussi longtemps que les Turcs ont gouverné avec justice et impartialité, ils ont eu l'attachement et le concours de tous leurs sujets. Quand ils ont voulu gouverner avec une fraction de la nation au détriment de l'autre, ils sont devenus les *esclaves* des uns, les *tyrans* des autres! Les sultans ne peuvent accorder de réformes : car les musulmans n'en tolèreraient jamais l'application. Les chrétiens ne peuvent, qu'à de rares exceptions, devenir fonctionnaires, il n'y a pas de justice pour eux devant les tribunaux et malgré les édits les juges refusent de recevoir leurs témoignages.

Ah! si l'Empire turc avait suivi la ligne de conduite que ses illustres conquérants lui avaient tracée, il ne serait certes pas réduit à cette extrêmité douloureuse.

Ouvrez l'histoire de l'ancienne Turquie, vous verrez que nul État n'a pratiqué plus qu'elle l'esprit de tolérance. Alors que l'Europe ne donnait que des exemples de fanatisme et de barbarie envers tout ce qui n'était pas chrétien, envers tout ce qui était considéré même comme hérétique, eux les Turcs laissaient aux vaincus leurs institutions civiles et religieuses, leur autonomie et leur administration intérieure. A l'époque où l'Europe massacrait par millions les Indiens du Nouveau-Monde, à l'époque où catholiques et protestants s'entr'égorgeaient par milliers avec ardeur, la Turquie offrait un véritable contraste avec le reste de l'Europe par la mansuétude de son Gouvernement envers les vaincus et cette mansuétude était telle qu'on a vu des peuples chrétiens, tels que les Roumains de Moldavie et de Valachie recon-

naître la suzeraineté du sultan plutôt que celle de leurs voisins chrétiens.

C'est donc l'intolérance qui mine actuellement l'Empire turc et c'est aussi l'intolérance qui le mènera à sa perte.

Tels sont rapidement exquissés les motifs de l'inévitable ruine de l'Empire turc dont Guizot a dit en 1840 : « Il n'y a rien à espérer de la Turquie, ni pour ses propres réformes, ni pour les chrétiens que les malheurs des événements ont placés sous ses lois ».

C'est une rude leçon que renferme l'histoire de la grandeur et de la décadence de l'Empire turc, leçon que les peuples méditeraient utilement si l'on s'attaquait à leur unité nationale, si on leur arrachait ces traditions de large tolérance, ce respect des libertés d'autrui qui sont l'apanage des gouvernements véritablement forts et justement respectés.

Certains m'ont fait cette remarque : « Pourquoi ne demandez-vous pas l'autonomie de la Syrie ? Comment, vous, Syrien, vous aspirez à ce que votre pays soit incorporé à la France ?

— Parfaitement ! et je le désire de tout mon cœur ! Non seulement par sympathie personnelle pour votre pays, mais dans l'intérêt de la Syrie elle-même !

L'autonomie pour un pays composé de deux ou trois éléments, ayant entre eux des affinités de tradition et de sympathie serait encore possible, mais il n'en est pas de même en Syrie, où règne la haine des races, où tant d'éléments se heurtent !

Comment concilier ces races fanatiques qui se composent de six grandes religions divisées en 24 sectes :

A qui confier le gouvernement ? Aux musulmans ?... ils ne veulent pas de réformes ! Aux chrétiens ?...

Mais comment gouverneraient-ils les fanatiques qui ont horreur du nom chrétien ? Ce serait le signal de nouveaux massacres.

Et d'ailleurs, il ne faut pas oublier que les sectes chrétiennes sont divisées entre elles, et entretiennent les unes contre les autres une haine telle qu'on les a souvent vues recourir au gouvernement turc pour mieux écraser leurs rivales.

Il faut donc confier le gouvernement à un état puissant, capable de contenir dans ses mains tous les éléments dont se compose la nation syrienne.

Pour moi, l'État tout désigné est la France tant par les sympathies

qu'elle inspire que par les sacrifices qu'elle a faits depuis si longtemps en Syrie.

Après avoir montré les avantages matériels, qui résulteraient de l'annexion de la Syrie à la France, j'arrive enfin aux Intérêts moraux !

C'est ici que je touche au cœur de la question, au vif du sujet.

Intérêts moraux. — La France n'est pas seulement la première puissance catholique, mais elle est aussi après la Turquie la première puissance arabe et c'est précisément parce que la Syrie est le foyer du catholicisme et de l'islamisme que la France doit s'y maintenir et s'y fortifier, afin de consolider ses possessions africaines et se maintenir en Orient.

L'influence française tend à pénétrer de plus en plus dans le monde musulman depuis que votre pavillon flotte à Alger et à Tunis, elle s'étend progressivement dans l'intérieur du continent africain et vers l'Ouest où elle nourrit certaines ambitions.

Cette action conquérante et pacifique serait plus prompte et plus assurée si la France possédait la Syrie, c'est-à-dire Damas, l'une des trois villes saintes de l'Islam, ce qui lui permettrait par la suite d'occuper Médine et la Mecque. Il y a entre tous les Mahométans une communion d'idées qui les groupe avec plus de force que l'unité politique la plus absolue.

Ces idées communes prennent leur source dans la Syrie qui n'est pas seulement le cœur de l'Islam mais qui en est aussi le cerveau.

C'est de là que s'en vont, en effet, tous les missionnaires prédicants de la religion du Coran. C'est à Damas que se trouve le point de départ de la grande caravane religieuse qui conduit les pèlerins à la Mecque. Tout ce qui vient de là, enseignement, doctrine, est accepté comme un dogme.

Si vous voulez croître et agrandir votre puissance dans le monde musulman, il faut que vous en conquerriez le cœur et le cerveau, il faut posséder la Syrie.

Je vous ai dit comment la France était et devait rester la plus grande puissance arabe. Il me suffira maintenant de vous montrer comment la France a toujours été et doit demeurer la plus grande puissance catholique du monde. La France a compris en effet dès l'origine toute l'importance qu'il y avait pour elle à s'assurer des lieux saints.

Charlemagne en l'an 800 reçut l'investiture de leur protectorat

avec les clés du Saint Sépulcre. Il exerça son droit en relevant les églises, et les hôpitaux abattus.

Plus tard la Syrie fut l'objet de votre plus ardente sollicitude. Pour l'arracher aux Musulmans la fleur de votre chevalerie se dévoua sous l'étendard de la foi et donna de si magnifiques exemples de sa loyauté et de sa bravoure qu'elle rendit le nom de la France populaire et vénéré dans tous les pays du Levant.

Si Saint Louis échoua en Orient, son nom y acquit une grandeur que les âges n'ont pas fait pâlir.

Plus tard, la France, continuant sa mission civilisatrice n'a cessé de protéger la chrétienté et la civilisation.

Elle a obtenu les célèbres capitulations, qui constituent la base de ses droits. La première intervint entre Soliman II et François I[er], la dernière entre Napoléon III et Abdul-Aziz (1862).

Ces capitulations accordent à la France une situation privilégiée que nul Etat n'a pu conquérir; pendant longtemps le Turc n'a voulu admettre de rapports avec les Européens que sous le couvert de la France.

Jusqu'au XVII[e] siècle, la France avait été seule à jouir officiellement de l'exterritorialité qui ne se confond pas avec ses droits consacrés par les capitulations mais qui en est un corollaire.

Elle a, il est vrai, partagé peu à peu ses droits politiques, mais son droit catholique est resté intact conservant à vos consuls une situation à part, non pas seulement au point de vue des honneurs et des préséances, mais encore au point de vue juridique et administratif.

Les messes consulaires au Caire, à Alexandrie, à Beyrouth et à Constantinople, sont moins des cérémonies religieuses que des hommages rendus à la France, et le moins croyant de vos consuls reste ému, lorsque dans cette église lointaine des prêtres italiens ou autrichiens entonnent le « Dieu sauve la République française ».

Le protectorat des chrétiens vous a donc valu une prépondérance exceptionnelle en Orient et c'est précisément parce qu'ils avaient l'intelligence de ces affaires, parce qu'ils comprenaient à quel point vos intérêts religieux sont intimement liés à vos intérêts politiques que vos gouvernants même les plus ouvertement hostiles à l'église catholique se sont toujours montrés si jaloux de faire respecter vos traditions et vos droits séculaires en Orient.

C'est pourquoi les hommes de la République française, non seulement du Directoire, mais ceux de la Convention, ceux du Comité du

Salut public, au plus fort de la terreur, alors qu'ils décapitaient les évêques et proscrivaient les congrégations de France, envoyaient à vos représentants à Constantinople l'ordre formel de marcher toujours avec les évêques, d'assister aux cérémonies du culte et d'y observer l'attitude recueillie des représentants de l'ancienne monarchie.

En 1860, lors des massacres de Syrie, la France vint en aide aux chrétiens et leur envoya un corps expéditionnaire chargé de châtier leurs agresseurs et de faire reconnaître l'autonomie du Liban. Vous voyez par cet exposé très rapide que la France a toujours compris que ses intérêts et ceux du catholicisme sont intimement liés en Orient.

Elle exerce aujourd'hui son protectorat en soutenant en Syrie son enseignement religieux qui est l'auxiliaire le plus puissant de son influence et de son prestige.

A l'heure présente, vous avez en Syrie 357 établissements tenus par des religieux et fréquentés par 24.984 élèves et 75 écoles tenues par les religieuses instruisant 11.111 élèves. Et encore 20 écoles laïques avec 3.900 élèves. 18 de ces dernières écoles appartiennent à l'Alliance israélite.

En résumé cela donne 452 établissements religieux et laïques et 39.995 élèves.

L'Alliance française joue un rôle considérable en Orient et subventionne beaucoup d'écoles qui seraient tombées infailliblement si elles avaient été abandonnées à leurs propres ressources.

J'ai été très heureux d'apprendre qu'un nouveau Comité de l'Alliance française vient de se fonder ici à Lille, grâce à l'initiative patriotique du général Avon ; je lui adresse avec mes vœux mes remerciments bien sincères pour les services qu'il compte rendre à nos écoles d'Orient.

Le but de l'Alliance française consiste à répandre l'usage de la langue nationale dans toutes les parties du monde ; c'est un but éminemment patriotique, car un peuple qui impose sa langue à un autre a commencé à le conquérir. Les mots portent les idées et la domination sur les intelligences prépare la domination sur l'État.

En regard de ces établissements français, mettons les établissements américains, russes, anglais, allemands, italiens, autrichiens, grecs... il y 296 *écoles* en tout recevant 16.500 élèves.

Les écoles françaises, à elles seules, ont donc plus d'élèves que toutes les autres réunies, encore est-il bon d'ajouter que les *écoles étrangères, à l'exception des russes, enseignent le français.*

L'influence de votre pays se traduit donc par une diffusion extraor-

dinaire de votre langue, de sorte que l'on peut dire que là bas le français est la langue commune, la seule entendue de tous. Or, l'influence de la langue est plus forte que celle du commerce, plus forte que celle des armes, car la langue pénètre le cœur, elle forme l'esprit et saisit l'homme tout entier. C'est donc grâce à l'action ininterrompue de votre protectorat que vous avez obtenu de tels résultats, et c'est aussi grâce aux missionnaires qui dirigent là bas presque toutes vos écoles.

. . . .

Voici comment s'exprime, dans un rapport encore récent, M. le Consul général de France à Smyrne :

« Un de mes premiers soins a été de visiter les écoles religieuses « placées sous le protectorat de la France. J'ai rapporté de mes visites « une impression réconfortante, les écoles marchent bien, elles sont « bien administrées, l'enseignement est bien distribué et conforme à « nos programmes scolaires : en dehors de la langue française, on « enseigne l'amour de la France avec un soin jaloux !

« Je me demandais parfois si les sacrifices consentis par le gouver- « nement correspondaient à un intérêt pratique, intérêt moral aussi « bien que matériel ! Tous mes doutes sont maintenant dissipés. « Comment, en effet, ne pas retirer un bénéfice considérable au point « de vue de notre influence, quand nos établissements hospitaliers dis- « tribuent des soins gratuits à environ 135.000 malades par an, quand « nos écoles élèvent et instruisent cette année à Smyrne 3.150 enfants, « quand cet enseignement est donné exclusivement d'après nos pro- « grammes français, avec les méthodes en usage en France !

« Malades assistés, orphelins et élèves apprennent que tous les « bienfaits dont ils profitent leur sont donnés au nom de la France, par « des Français, dans des établissements sur lesquels flotte le drapeau « de la France.

« J'ai donc la conviction que notre œuvre de propagande n'est pas « une œuvre stérile, je sais que nos concurrents étrangers envient la « situation solide que nous avons pu nous créer en Asie Mineure, grâce « à nos écoles et à nos œuvres de bienfaisance.

« Quant aux intérêts matériels, on doit reconnaître qu'une transfor- « mation radicale s'est opérée dans le pays et que nous ne pouvons en « retirer que bénéfice.

« Alors qu'il y a quelques cinquante ans *Smyrne* était une des « échelles du Levant où en dehors du grec on ne parlait aucune autre

« langue étrangère, on n'entend plus parler que la langue française
« aujourd'hui autour de soi.

« Dans les administrations publiques, dans les maisons de commerce,
« dans les établissements industriels, on ne prendra pas un employé
« s'il ne possède pas la langue française. La connaissance de notre
« langue est devenue une nécessité.

« J'ajouterai que grâce à l'enseignement populaire donné par nos
« établissements, les petits artisans, les petits commerçants, bien des
« gens du peuple parlent le français. Or, si une transformation aussi
« complète, aussi profonde a pu se produire en quelques années, c'est
« grâce au travail matériel, à l'action patiente de nos missionnaires
« français.

« Je puis m'exprimer aussi librement, aussi catégoriquement
« précisément parce que je ne suis pas suspect de cléricalisme. Je sais
« que mon arrivée à Smyrne rendait inquiets les ordres religieux qui
« appréhendaient de m'y voir installé comme consul.

« Mais je ne puis faire autrement que rendre justice à la vérité et
« reconnaître ce que j'ai constaté ».

En vous parlant de vos missionnaires, Messieurs, je n'ai pas songé à les défendre parce qu'ils sont des missionnaires ; mais parce que je suis convaincu que ce sont des hommes qui travaillent de toutes leurs forces pour leur Patrie.

D'ailleurs ! comment ne pas aimer sa patrie, quand elle s'appelle la France ! La France qui a donné à l'histoire du monde ses plus belles pages d'épopée, ses plus grands gestes de gloire. La France qui fut de tous temps l'apôtre des idées les plus généreuses, le champion du droit, la protectrice des faibles et des opprimés......

Mon intention, encore une fois, n'est pas de faire œuvre de parti. Je n'en ai ni le droit, ni la volonté, ce que j'envisage, c'est uniquement le bien de votre pays, aucun intérêt ne vient guider mes actes !

Ceux qui connaissent la Turquie savent qu'en me dévouant à la France j'ai arraché à jamais de mon cœur l'espoir si doux cependant de revoir ma terre natale, le foyer béni où ma mère enveloppait mon berceau de tendresse et d'amour, songez que si ma mère mourante m'appelait à son chevet, il ne me serait pas possible d'aller lui fermer les yeux sans renoncer à ma liberté et peut-être même à ma vie.

Et si je fais le sacrifice de mes affections les plus chères, si je plaide contre mes propres intérêts, au prix des périls les plus graves, c'est

que j'ai l'ambition, ce dont vous ne me ferez pas reproche, d'accomplir utilement ma destinée.

Non, non, je ne fais pas œuvre de parti en vous montrant la noble émulation qui suscite tant de dévouement chez vos missionnaires, qui sont les propagateurs les plus actifs de votre influence dans le monde.

L'orateur parle avec indignation des attaques dirigées contre la réputation de la France par des rivaux jaloux. Ils annoncent sa décadence, son impuissance, sans tenir compte de l'effort admirable qui, après les douloureux événements de 1870, a reconstitué les forces d'un pays momentanément épuisé, et lui a donné une formidable expansion extérieure.

Depuis 1870, dit M. Cressaty, vous avez dépensé 35 milliards pour votre armée et votre marine, vous avez prêté 8 milliards à la Russie, vous avez engagé 25 milliards dans des entreprises étrangères

Vous avez perdu 6 milliards dans des spéculations malheureuses. Vous avez créé deux grands empires coloniaux, l'un en Asie, l'autre en Afrique, vous avez fait sortir des entrailles de la nation plus de vingt corps d'armée, vous avez trouvé encore assez de soldats pour occuper le Tonkin, la Tunisie, le Dahomey, Madagascar, l'Afrique centrale et une partie de l'Afrique orientale.

Eh bien, je demande si le peuple qui a produit tout cet or par le travail, par les sacrifices, qui a pu arriver à un résultat aussi incomparable, je demande si ce peuple est vraiment un moribond, si sa vitalité est seulement en péril ? Ah, si vos ennemis redoublent d'efforts, s'ils vous couvrent de calomnies, s'ils s'attaquent à votre unité nationale, s'ils essaient de détruire cet esprit chevaleresque qui est dans l'âme de votre race, c'est parce qu'ils assistent la rage au cœur au spectacle de votre miraculeuse résurrection ! C'est parce qu'ils voient la France surgir debout dans la hauteur de son droit et dans la majesté de sa force !

Il faut donc répondre à leurs attaques et à leurs calomnies par une union plus étroite de tous les cœurs, il faut grouper autour de cette France toutes les énergies françaises sans en exclure aucune. C'est une nécessité absolue que les hommes clairvoyants et sincères ont toujours reconnue quelles que soient leurs préférences religieuses ou politiques.

Ah ! Messieurs, si au XVI[e] siècle, alors que la foi religieuse était si profonde, vos rois et vos évêques n'hésitaient pas à traiter avec les Turcs et à faire ce que Charles-Quint — leur adversaire — appelait

« l'alliance impie et monstrueuse du Croissant et de la Fleur de lys » et cela afin de créer un contrepoids à la maison d'Autriche.

Et si au siècle suivant, Richelieu et Mazarin, tout cardinaux qu'ils étaient, soutenaient les protestants d'Allemagne pour maintenir l'équilibre européen, serait-il possible que vous, fils de la démocratie française, vous qui avez audacieusement gravé sur vos monuments publics ces mots liberté, égalité, fraternité, serait-il possible que vous eussiez moins de tolérance, de largeur d'esprit envers les fils mêmes de votre sol ? Serait-il possible que vous laissiez détruire vos moyens d'action et d'influence, les gages que la politique prévoyante de vos pères vous a légués ? Non, non, la seule politique vraiment nationale serait une politique de conciliation, une politique d'union.

Messieurs, la question d'Orient est toujours menaçante, demain, se déchaînera peut-être le plus grand cataclysme qui ait jamais bouleversé le monde....

Vous connaissez maintenant vos intérêts en Syrie, et votre obligation impérieuse de les protéger. Il faut se dire, en effet, que si vous voulez transmettre à vos enfants le rang que vos pères vous ont laissé dans le monde, il faut suivre le mouvement général qui entraîne les nations européennes à la conquête de l'univers et vous unir dans l'amour de la patrie pour maintenir intact ce foyer d'honneur, de justice, de liberté, qu'est le génie français.

M. Cressaty fait suivre cette conférence d'une série de belles projections, dont il explique les détails avec un grand charme de paroles.

Les ruines de Baalbeck, les paysages du Liban, Jérusalem, Nabos, St-Jean d'Acre, Damas, Beyrouth, Jaffa, Tripoli, les monuments et les environs de toutes ces villes défilent pour donner aux auditeurs une peinture matérielle du pays dont l'orateur vient de parler avec une si vive éloquence.

LE JAPON D'AUJOURD'HUI (1)

IMPRESSIONS D'UN VOYAGE RÉCENT

Ce n'est pas sans appréhension, Messieurs, que je prends la parole au milieu de vous. Je connais bien mal, en effet, vos méthodes et vos procédés

(1) Communication faite le 25 Avril 1904 au dîner mensuel du groupe parisien des Unions de la paix sociale.

habituels d'observation, je suis très jeune, et très novice dans votre science. Mon seul titre à votre bienveillante attention, c'est d'avoir visité les pays dont je vais parler, d'avoir vécu un peu la vie de leurs populations, et je tâcherai de traduire aussi sincèrement que possible les impressions personnelles que j'en ai rapportées.

Nous connaissons assurément très mal les populations d'Extrême-Orient et nous les apprécions volontiers d'une façon bien superficielle et bien légère. Nous les jugeons pour ainsi dire uniquement sur la manière dont elles se comportent vis-à-vis de nous, sans nous donner la peine d'étudier leur histoire ni de considérer leur valeur propre. Il semblerait vraiment que tous les peuples de la terre ont été créés pour nous seuls, et que rien ne compte de ce qu'ils font en dehors de nous : raisonnement aussi orgueilleux qu'absurde !

Le Japon est un vieux pays qui a conscience de son passé, et nous le considérons trop aisément comme un nouveau-né. Il est notre aîné, il était déjà grand alors que nous n'existions pas encore, et, si ses institutions ont pu changer en se modelant peu à peu sur les nôtres, les mœurs et les idées de son peuple n'en ont pas moins toujours leur source dans le passé le plus lointain. C'est là, c'est dans ce passé qu'il faut fouiller pour comprendre l'âme de ce peuple, et c'est par là seulement qu'il est possible aussi d'apprécier son évolution matérielle.

Au contraire, si on veut le juger en considérant uniquement son état actuel, on n'y peut rien comprendre, et, la plupart du temps, on se laisse tromper par des apparences qui ne répondent pas du tout à la réalité.

Le Japon n'est pas un pays comme les autres : c'est le pays des dieux. Comme le proclament les poètes, l'homme n'a pas besoin d'y prier, car le sol même y est divin La véritable religion des Japonais, c'est le culte rendu à ce pays « seul engendré par les dieux » et destiné par sa nature à rester toujours supérieur à tous les autres, c'est l'amour passionné du milieu et de tout ce qu'il a produit, c'est le patriotisme. Parmi les sentiments qui dominent dans l'âme joponaise, le patriotisme occupe assurément la première place.

C'est un sentiment en quelque sorte beaucoup plus complexe que le nôtre. Il comprend, en effet, non seulement l'attachement au pays, mais le culte de sa nature et de tout ce qu'il produit, le culte des ancêtres et le loyalisme à l'empereur.

La dynastie japonaise est la plus ancienne du monde, et, dans l'esprit populaire, son origine se confond avec celle du pays lui-même. Comme leur patrie, les Mikados sont d'origine divine, ils descendent d'Amaterasu, la déesse du Soleil, qui les a proclamés « souverains à perpétuité » ; leur seul but est la gloire du Japon, et, aussi longtemps que le ciel et la terre existeront, leur descendance continuera de gouverner l'empire ! Ils représentent comme l'incarnation vivante du Japon, et le dévouement à l'empereur fait ainsi partie intégrante du dévouement à la patrie. On ne saurait méconnaître

l'un de ces deux sentiments sans renier l'autre, et, en dépit des apparences, on les a toujours simultanément mis en pratique. Du XII[e] au XIX[e] siècle, le pouvoir impérial fut en quelque sorte usurpé par les chefs militaires suprêmes, les *shoguns* ; or, malgré cet effacement, on n'oublia jamais l'empereur, on le respecta toujours. Le *shogun* régnait en son nom, comme régent, c'est à ce seul titre qu'il devait son autorité, et, comme le remarque d'ailleurs dans son testament politique le shogun Ieiaesu, celui qu'on a surnommé le Richelieu du Japon, « si jamais les chefs militaires, enivrés d'orgueil, cessaient de respecter l'empereur, alors malheur à la patrie ! »

On a bien vu d'ailleurs, en 1868, à la facilité avec laquelle le peuple entier se rangea autour du pouvoir impérial restauré, que les sentiments d'attachement à la dynastie n'avaient pas été affaiblis par un effacement de sept siècles. C'est assez dire la force de ce lien, qui demeure aujourd'hui aussi solide que jamais — je l'ai moi-même constaté. S'affaiblira-t-il dans la suite ? C'est bien possible, mais il est en tous cas prématuré de croire que le Japon est en train de devenir « républicain ». C'est là une singulière méprise, et tous ceux qui connaissent le Japon ne peuvent manquer d'en sourire. On connaît les protestations que soulevèrent les paroles fameuses d'un ministre, M. Ozaki, qui avait eu l'audace, il y a quelques années, d'envisager la possibilité pour le Japon d'être en république *dans mille ans* : il y a perdu son portefeuille, et sa réputation !

Le loyalisme à l'empereur est ancré dans l'âme japonaise à un point qu'on n'imagine pas. On s'en rend compte, là-bas, par les plus petits faits comme par les plus graves

Je me souviens d'avoir assisté, au mois de Novembre dernier, à une fête de l'empereur Moutsouhito. Il y eut en son honneur une grande revue. La veille, le temps était très sombre, et, comme je rencontrai un Japonais dont j'avais fait précédemment la connaissance, je lui fis part de mon appréhension au sujet du lendemain. — « S'il allait pleuvoir, tous vos préparatifs seraient à refaire ! » — Je vois toujours son visage étonné. — « Mais, Monsieur, me dit-il, il ne peut pas pleuvoir le jour de la fête de l'empereur. Ça ne s'est jamais vu. La nature et le soleil lui-même doivent célébrer cette solennité. Vous verrez qu'ils n'y manqueront pas ». — En effet, le lendemain fut un jour magnifique, et je suis sûr que mon ami japonais resta bien convaicu que le soleil superbe qui éclaira le champ de manœuvres d'Aoyama ne parut si brillant qu'en l'honneur du souverain.

Dans un ordre d'idées moins simple, il ne serait pas facile de découvrir un de ses sujets qui ne soit prêt à tout sacrifier pour lui. On apprend aux enfants, dans les écoles, qu'il n'est pas de plus grand honneur et qu'il ne doit pas être de bonheur plus parfait que d'exposer sa vie pour l'empereur. On en a vu, à la suite de ces leçons, qui, dans un incendie, se jetaient au milieu des flammes pour sauver son portrait.

Quand on a observé des faits de ce genre, on ne peut manquer de reconnaître que le premier article de la constitution japonaise est bien l'expression même du sentiment populaire en proclamant que « l'empire du Japon est gouverné par un empereur de la dynastie unique dans l'éternité ».

Cependant, à travers la personne du Mikado, c'est leur pays que les Japonais aiment et admirent par dessus tout. Rien ne pourra empêcher qu'ils le considèrent toujours comme le premier pays du monde et supérieur à tous les autres. Et naturellement, eux-mêmes, qui vivent dans ce milieu divin, se trouvent portés à s'en considérer comme un produit, — ils se croient aborigènes. De là à proclamer qu'ils sont la première race humaine et la mieux douée à tous points de vue, il n'y a qu'un pas, et ils l'ont franchi. Ils en conçoivent un orgueil incommensurable, et ce sentiment d'orgueil, augmenté du mépris de tout ce qui n'est pas eux, est une autre caractéristique de leur esprit.

Il faut bien d'ailleurs reconnaître que tout a contribué à leur donner cette illusion de supériorité. Leur religion, d'abord, dès les temps les plus reculés; leur géographie même, — le Japon est un archipel, et cet isolement insulaire contribue à les rendre plus arrogants et plus fiers; — enfin leur histoire tout entière : les Japonais sont en effet *le seul peuple de l'Asie qui n'ait jamais été vaincu*, ses territoires n'ont jamais été subjugués et il en est beaucoup qui s'en croient invincibles, ce qui les rend très agressifs.

Et ce côté de leur caractère se trouve encore accentué par l'esprit guerrier, batailleur, qui leur fait tant aimer et rechercher les aventures.

On s'explique bien vite cet esprit quand on considère le passé du Japon. La période héroïque de son histoire, celle qui correspondrait à notre Moyen-Age et à notre époque feodale, a duré jusqu'à nos jours, jusqu'au milieu du XIXe siècle, et jusqu'à ce moment, la société japonaise s'est trouvée dominée par les « règles de chevalerie ». Le Japon a grandi au milieu de luttes continuelles et de petites guerres à peine interrompues, et ces mœurs rudes, parfois barbares, ont augmenté en ses habitants la force de résistance, le courage, l'activité.

La classe d'élite, celle qui a toujours servi de modèle à toutes les autres, c'est la classe guerrière, c'est la caste des *samurai*, petite noblesse japonaise au-dessus de laquelle on trouve les *daimio*. Ces *samurai*, vous le savez, Messieurs, possédaient autrefois le privilège insigne de porter deux sabres au côté. Ils mettaient en pratique les lois les plus sévères de l'honneur chevaleresque. « Porter deux sabres ne fait pas le samurai, disaient leurs maximes : le noble doit préserver son nom d'aucune tache. Sortez-vous? sortez comme un homme qui ne doit pas rentrer, et soyez prêt à tout. Gardez toujours au cœur les cinq lois de la chevalerie ».

On peut dire de ces *cinq lois de la chevalerie* qu'elles ont achevé l'âme japonaise et qu'elles dominent encore là-bas toutes les tendances. Elles expliquent

tout ce que nous ne pouvons comprendre dans la société actuelle si nous ne les connaissons pas.

Ces cinq lois sont, d'abord, la piété filiale. On doit à ses parents non seulement de les respecter, mais de pourvoir à leurs besoins. Les enfants sont mis au monde pour nourrir leurs parents, et tous les moyens sont bons pour arriver à l'observation de ce précepte.

De la sorte, on ignore en fait le souci de vie. Grâce aux enfants, à la famille ou aux amis, on est sûr de pouvoir vivre : on vit gaiement, on jouit de l'existence, au jour le jour, sans penser à l'avenir.

L'exagération du sentiment de la piété filiale a donné ainsi naissance au sentiment d'imprévoyance. Par exemple, on n'épargne pas : c'est honteux. Pendant mon séjour au Japon, j'ai fait usage d'un interprète. Au moment de partir, je lui réglai son compte et lui remis, pour prix de ses services, une somme assez importante, et comme je lui demandais « ce qu'il allait faire », il me répondit, comme si c'était la chose la plus naturelle du monde, « qu'il allait s'amuser, et quand il n'aurait plus d'argent, qu'il verrait ! » Soyez bien persuadés, Messieurs, que n'importe quel Japonais de sa classe m'en aurait répondu autant.

S'amuser, c'est le but de la vie. Je ne crois pas qu'il existe au monde de peuple plus insouciant et plus gai que les Japonais. Chez eux, c'est un éclat de rire perpétuel, et je dois dire que cette gaieté communicative est, avec sa nature si gracieuse et si poétique, un des grands charmes du Japon.

On est toujours en joie. Grands amoureux de la nature et grands amoureux du plaisir, les Japonais ont institué des fêtes en l'honneur des principaux arbres et des plus belles fleurs, les érables, les chrysanthèmes, les pruniers, les cerisiers.... Ces fêtes sont célébrées partout.

Naturellement, plus on s'amuse et moins on travaille. L'amour du jeu domine tout, du haut en bas de l'échelle sociale. L'esprit d'imprévoyance est un grand obstacle au développement des fortunes privées. On en retrouve partout la trace. Dans l'industrie, par exemple, les ateliers sont vides pendant les premiers jours qui suivent celui de la paie : on n'imagine pas comment il peut venir à l'idée d'un homme qui possède de quoi s'amuser de se rendre au travail !

Cependant ces tendances ont aujourd'hui des inconvénients graves qu'elles ne présentaient pas jadis. La vie est devenue beaucoup plus difficile pour les basses classes de la société, qui vivaient autrefois aux crochets des seigneurs et qui se trouvent à présent livrées à leurs propres moyens. Autrefois l'existence était simple, facile, et il y avait peu de pauvres. Aujourd'hui la misère existe, et, dans les grandes villes, il en est d'épouvantable. Je me souviens toujours du quartier des mendiants, à Tokio. Vous ne pouvez rien imaginer de plus triste, de plus délabré. Des familles entières s'y entassent dans de misérables cabanes de bois, à peine fermées, à peines couvertes. Quand on

quitte les splendides boulevards qui entourent le palais du Mikado, bordés de constructions européennes, sillonnés de tramways électriques, et qu'on compare ces deux aspects, tous deux résultats du progrès à notre manière, on est vraiment tenté de croire que la civilisation, telle que nous l'entendons, ne fait pas le bonheur des peuples qui l'adoptent !

Mais, Messieurs, nous voici bien loin des cinq règles de chevalerie, et je vous demande la permission d'y revenir.

Après la piété filiale, on doit à son suzerain, shogun ou daimio, l'obéissance passive et le dévouement le plus absolu. Cette soumission obligée au seigneur féodal s'étant trouvée supprimée par le fait même de la suppression des castes en 1871, s'est reportée de la part de tous au seigneur des seigneurs, à l'empereur, et n'a fait qu'augmenter l'attachement dont il était déjà l'objet. D'autre part, l'habitude de l'obéissance au chef désigné et reconnu a rendu beaucoup plus facile la tâche de la Restauration : le peuple, sans écouter ses répugnances naturelles à l'égard des étrangers, a naturellement imité les classes dirigeantes Tous les Japonais ont dans le sang le sentiment de la hiérarchie, et, en dépit des tendances nouvelles vers une égalité toujours plus grande, vers la démocratie, les classes supérieures ont conservé et conserveront longtemps encore leurs privilèges moraux.

La troisième loi de chevalerie ordonne, envers soi-même, un courage stoïque, le mépris de la douleur et de la mort. Exagérant cette obligation, les anciens en étaient arrivés à rechercher comme un bonheur l'occasion de mourir noblement. On se montrait naturellement très susceptible, et, pour les motifs les plus futiles, on se battait en duel.... ou on se suicidait. Le suicide était considéré comme une preuve éclatante de courage, et cette manière de voir s'explique quand on considère la façon dont il y était procédé. Pour un samurai, se suicider, c'était « faire harakiri », et « faire harakiri », c'était ni plus ni moins s'ouvrir le ventre avec l'un de ses deux sabres. J'ai assisté dans un théâtre d'Osaka au simulacre de cette opération, représentée d'ailleurs d'une manière très saisissante, très réaliste, et je vous assure que c'est un spectacle terrible. Il est bon d'ajouter que l'honneur commandait qu'on s'infligeât les souffrances les plus horribles et qu'on les fît durer le plus longtemps possible. — après quoi on vous proclamait un héros, et les jeunes gens brûlaient de l'encens sur votre tombe en souhaitant de pouvoir vous imiter un jour !

Je dois à la vérité de dire que les idées sur ce chapitre ont bien changé : on ne fait plus harakiri, et si l'on se suicide encore, on remplace le vieux sabre par un revolver.... Mais si les Japonais ont perdu l'habitude de se suicider quand on leur fait injure, ils n'en sont pas moins restés très susceptibles. Un rien les froisse, ils ont très mauvais caractère, et ils en viennent très vite aux coups. Ils savent pourtant supporter bien des taquineries et même des offenses quand ils y ont un intérêt ; ils savent même vous payer en retour de

flatteries et de bonnes paroles, — ce qui nous prouve, je crois, que leur humeur sensible est faite principalement d'orgueil et n'est pas exclusive d'un vilain sentiment qu'on appelle l'hypocrisie.

C'est un fait que les Japonais sont hypocrites, bien qu'ils se vantent de ne pas l'être : « Les Japonais, disent-ils, sont honnêtes et droits dans leur cœur, dédaigneux des vaines théories et des mensonges où se plaisent les autres peuples. En comparaison des profonds systèmes des Chinois, les nôtres semblent vides, mais les Chinois mentent, et nous disons la vérité ». Il faut bien croire, Messieurs, qu'ils se sentent coupables, puisqu'ils éprouvent le besoin de se justifier : nous retrouvons partout chez eux cette préoccupation de « paraître franc ». C'est bon pour les méchants, disent-ils, d'avoir des livres de morale ; nous n'en avons pas besoin, car pour bien faire nous n'avons qu'à écouter notre nature. Ils paraissent scandalisés à la pensée que les Chinois possèdent un gros livre de rites dans lequel ils apprennent toutes les manières d'agir pour toutes les circonstances de leur vie — et il faut bien avouer que, dans les rapports ordinaires, les Japonais dont la politesse est naturelle sont beaucoup plus agréables que les Chinois, qui vous comblent d'attentions suivant un protocole inflexible. Pourtant, si l'on entreprend là-bas des relations d'affaires, on est obligé de reconnaître que le Chinois présente une sécurité que n'offre pas le Japonais.

De l'avis unanime des commerçants européens établis en Extrême-Orient, les Chinois connaissent la valeur de leurs engagements et les respectent. Suivant l'expression même d'un négociant français (1), « la moralité commerciale des Chinois au point de vue du respect des engagements pris est au moins égale à celle des nations européennes les mieux cotées sous ce rapport. Dans la conclusion du marché, il n'est pas de ruse que le Chinois ne déploie pour le faire tourner à son avantage. C'est à vous de vous défendre, mais une fois lié, le Chinois s'exécute toujours. Le commerce de la soie, si considérable en Chine, présente cette particularité qu'on n'échange jamais de signatures. Le négociant européen inscrit les termes du contrat dans son livre, et c'est cela qui fait foi. Il est à l'honneur des deux parties de dire qu'il n'y a jamais de discussion ».

Eh bien ! Messieurs, il n'en est pas de même avec les Japonais. De l'avis tout aussi unanime des commerçants européens qui entretiennent avec eux des relations d'affaires, ils sont de mauvaise foi. Ils discutent peu, c'est vrai, à la différence des Chinois, et consentent volontiers à ce que vous leur demandez, mais ils n'exécutent pas. Ils n'ont pas du tout l'esprit commercial et ne peuvent arriver à comprendre que dans une opération les deux parties doivent trouver avantage. Ils veulent tout.

---

(1) M. Bard.

Naturellement, ils sont les premiers à souffrir de cet état d'esprit. Le gouvernement japonais l'a bien compris et s'efforce d'y remédier : il a multiplié les écoles de commerce, et il nous plaît de constater à l'appui de nos dires que les autorités locales ont placé au premier rang dans l'enseignement... des cours de *moralité commerciale*. Il est fort à souhaiter pour eux qu'ils en profitent, mais c'est improbable. La mauvaise foi semble, en effet, bien fortement ancrée dans leur caractère.

Il existe à Tokio, au ministère de l'Agriculture et du Commerce, un musée commercial qui contient entre autres une grande salle affectée aux inventions *nationales*. On y trouve des modèles réduits de ces inventions. Or, c'est un fait acquis que 99 fois sur 100 on se trouve en présence d'un objet déjà breveté en Europe ou en Amérique, que les Japonais ont copié en ayant soin toutefois d'y changer une vis, et qu'ils ont fait breveter chez eux comme invention japonaise. Et naturellement le bon peuple qui vient visiter ce musée s'extasie devant le génie inventif de sa race, son orgueil s'en trouve augmenté avec son mépris pour les Européens qui, disent-ils, — et ils le pensent peut-être — « en sont réduits à nous copier ! » L'idée qu'ils se font de leur pays est singulière. et ils auront vite oublié que nous leur avons servi de modèles : j'ai rencontré des Japonais qui m'ont demandé « s'il y avait. à Paris, des tramways électriques », bien plus, « s'il y avait des chemins de fer en France ! »

N'est-ce pas là l'indice d'un état d'esprit disposé au mensonge, qui finit par se persuader qu'il dit vrai et par se laisser prendre à ses propres tromperies ?

Combien n'a-t-on pas vu de Japonais qui viennent en Europe et se présentent dans nos usines comme voyageurs de commerce, qui promettent à nos fabricants des affaires superbes avec leur pays. qui les enjôlent, s'arrangent pour surprendre leurs procédés, rentrent chez eux. s'installent, et loin de nous donner des clients nous retirent le peu que nous possédions !

Et. ce qui prouve bien que cette mauvaise foi japonaise n'est pas la manifestation d'un sentiment de méfiance ou de haine vis-à-vis des étrangers, mais qu'elle est bien un apanage de leur nature, c'est que les Japonais entre eux n'agissent pas différemment. Mais au moins, entre eux peut intervenir la justice, et bien qu'elle ne soit pas toujours équitable. il y a des chances pour que le plus coupable soit puni.

Tandis que pour les étrangers, il n'y a rien à faire. Depuis que nous avons eu la naïveté de consentir à la suppression des tribunaux consulaires, nous n'avons plus aucun recours : c'est un fait que les tribunaux japonais ayant à juger un procès entre un de leurs nationaux et un Européen donneront toujours tort à l'Européen. Tous ceux qui font des affaires au Japon courent donc de très grands risques. Cet été, par exemple, un paquebot français l'*Australien*, de la Compagnie des *Messageries maritimes*. s'est échoué dans la mer Intérieure, non loin de Kobé. Une grande Compagnie japonaise, *les*

Constructions navales de Kawasaki, envoya à son secours un remorqueur, qui ne réussit d'ailleurs pas à le remettre à flot — c'est un cuirassé de l'escadre française, le *Montcalm*, qui le renfloua quelques jours plus tard. Savez-vous, Messieurs, combien la Compagnie de Kawasaki prétendit exiger pour le déplacement de ses remorqueurs ? Je suis sûr que vous ne me croiriez pas si je ne vous l'affirmais formellement. Elle réclama une indemnité de 270.000 yen, soit plus de 700.000 francs ! J'ignore comment l'affaire s'est terminée ; mais si les deux administrations n'ont pu s'entendre et que les tribunaux japonais soient appelés à en décider, je sais très bien que les Messageries maritimes sont exposées à perdre leur procès.

Avouez, Messieurs, que ces pratiques fâcheuses sont peu faites pour encourager le développement du commerce étranger au Japon. et vous reconnaîtrez comme moi qu'à la différence des Chinois les Japonais semblent à ce propos manquer d'esprit pratique. Nous en ferons état dans la suite.

Oublions encore, si vous le voulez bien, le Japon d'aujourd'hui pour nous transporter par la pensée dans celui d'autrefois.

Nous avons vu quels étaient les devoirs du samurai — on peut même dire de tout Japonais — envers sa famille, envers son seigneur et envers soi-même. Il faut y ajouter celui de la vengeance. C'est un devoir sacré, c'est une obligation tellement stricte que les lois japonaises, jusqu'au milieu du dernier siècle, ont formellement reconnu le droit à la vengeance privée. « Celui qui veut tuer l'ennemi de la famille, disent les vieilles ordonnances, devra simplement en informer la justice : il déclarera combien de temps il lui faut et fera consigner sa déclaration, sinon les juges le tiendront pour assassin (1) ». Ces dispositions sont naturellemeet abrogées depuis la mise en vigueur du Code pénal japonais. copié je crois sur le nôtre. mais on ne supprime pas d'un trait de plume des habitudes vieilles comme le monde : il en est resté quelque chose. L'habitude de venger les injures et de chercher pour rien des motifs de querelle a persisté, et l'on pratique encore la vendetta. On se venge. on venge les siens, on venge sa patrie, et c'est un vrai bonheur, encore, que de mourir pour une cause qu'on croit juste.

Ce sentiment a déjà conduit plus d'un Japonais au fanatisme politique. Tout dernièrement, il y a quelques mois, un journal accusait un maire de Tokio d'avoir touché quelques pots-de-vin et concluait en affirmant : « La conduite de cet homme est la honte du Japon ». Ces simples mots : « C'est la honte du Japon », suffirent pour réveiller les instincts fanatiques du premier venu. « C'est vrai, se dit-il, c'est la honte du Japon. Je ferai une bonne

(1) J'ai emprunté cette citation, comme d'ailleurs la plupart de celles qui ont trait au Japon d'autrefois, au remarquable ouvrage de M. de la Mazelière, *Essai sur l'histoire du Japon*.

action en tuant cet homme ». Et il l'assassina. Il ne se tua pas ensuite lui-même, comme il est d'usage, « afin, dit-il, de bien proclamer pourquoi il l'avait tué, pour le bien public, et de pouvoir prouver qu'il n'avait pas agi dans un intérêt personnel ».

Des faits de ce genre sont relativements fréquents. De même que jadis tout samurai était dépositaire de l'honneur de son suzerain, de même aujourd'hui tout Japonais se croit dépositaire et personnellement responsable de l'honneur du Japon.

Pour terminer l'énumération des cinq lois de la chevalerie, je citerai simplement les deux dernières. A tous les hommes, le samurai devait justice et bienveillance ; il était le redresseur des torts et le défenseur-né des faibles. Il devait observer enfin une étiquette très rigoureuse où l'on retrouve la plupart de nos vieux préjugés nobiliaires.

Si l'on considère que, de tout temps, le samurai a été regardé comme le type du parfait Japonais, que l'idéal rêvé de toutes les autres classes de la société consistait à se rapprocher le plus possible des manières d'agir de la classe noble, on constate sans surprise que ces vieux préjugés ont eu leur répercussion jusque dans l'esprit populaire, qu'ils dominent encore aujourd'hui.

On y relève des conseils de ce genre : « Ne dites jamais d'un homme qu'il est économe : économe de son argent, économe de sa vie. L'économie est une autre forme de la lâcheté ». — « Il existe une chose qu'on nomme le commerce. Faites en sorte que vous ne sachiez rien de cette chose-là », etc... Nous avons déjà vu qu'on trouvait la trace de ces enseignements dans la société actuelle, et cette constatation vient confirmer ce que j'ai dit il y a un instant : les Japonais semblent manquer d'esprit pratique.

En revanche, ils semblent doués de l'esprit d'entreprise à un degré absolument remarquable. Ils aiment les aventures, ils aiment la nouveauté, et c'est pourquoi ils ont toujours témoigné d'une disposition d'esprit favorable au progrès. Ils nous en ont donné des preuves.

Sans parler des nombreux emprunts qu'il a faits à plusieurs reprises à la civilisation chinoise, vous savez, Messieurs, que le Japon, dès le XVIe siècle, s'était ouvert à l'influence européenne et s'était développé à ce moment, toutes proportions gardées, d'une manière aussi étonnante que lors de la dernière Restauration. Mais le sentiment de l'indépendance l'emportant sur la curiosité instinctive, dès les premiers abus, dès les premiers excès de la part des Européens auxquels il avait ouvert ses portes de la façon la plus large, le Japon se ferma de nouveau.

Vous savez de quelle manière. Vous connaissez les horribles massacres qui terminèrent cette période en 1638 et les mesures énergiques qui suivirent : après avoir martyrisé tous les chrétiens connus, après avoir précipité dans la mer, des hauteurs de Nagasaki, leurs femmes et leurs enfants liés dos à dos, on interdit sous peine de mort la pratique du catholicisme ; les édits défen-

dirent de recevoir des étrangers, — à l'exception des Chinois et des Hollandais qu'on toléra exclusivement, comme intermédiaires vis-à-vis du reste du monde, dans l'îlot de Deshima, à Nagasaki ; ils prohibèrent la construction d'aucun vaisseau assez grand pour naviguer en haute mer ; ils interdirent d'apprendre les langues étrangères et de lire aucun ouvrage traduit de ces langues.... Le Japon n'aurait pu s'isoler de façon plus complète. Nous nous trouvions alors au XVIIIe siècle ; cet état de choses dura jusqu'au milieu du XIXe.

Malgré tout, pendant près d'un siecle, les Japonais s'étaient trouvés en contact avec les Européens, l'influence étrangère s'était fait sentir partout et dans toutes les classes de la société En dépit des proscriptions, il en demeura quelque chose : ces ferments de civilisation à notre manière fertilisèrent, et, lorsqu'en 1853 l'escadre américaine du commodore Perry vint pour exiger l'ouverture du pays au commerce étranger, tout était prêt, là-bas, pour une révolution.

Elle s'est accomplie, vous le savez, et c'est la plus radicale qu'ait jamais enregistrée l'histoire

En moins de cinquante ans, le pays s'est trouvé transformé matériellement de la façon la plus complète. On fit appel au concours de tous, on rechercha dans le monde entier « l'intelligence et le savoir nécessaires pour assurer les fondements de l'État ». La suite a bien prouvé qu'on avait su s'en inspirer.

En 1868, la valeur totale du commerce exterieur ne dépassait pas 26 millions de yen (le yen vaut 2 fr. 60) ; en 1902, elle a été évaluée à *plus de 530 millions*.

La première ligne de chemin de fer construite au Japon fut inaugurée en 1872 : elle avait 18 milles de long : aujourd'hui les réseaux s'étendent sur une longueur de près de 10.000 kilomètres.

C'est vers 1880 que furent jetés les premiers fondements de la grande industrie : en 1888, les filatures de coton employaient 113.000 broches ; en 1901, elles en comptaient plus de 1.100.000.

En matière d'administration, on a tout créé.

Je ne parle que pour mémoire de l'armée japonaise, organisée par des officiers français, perfectionnée ensuite par des missions d'instructeurs allemands. Quant à la marine de guerre, imaginez une jonque avec deux ou trois mauvais canons, vous aurez ce qu'il y avait de mieux au Japon il y a trente ans ; on peut dire aujourd'hui qu'il possède les plus beaux bateaux du monde, les derniers construits et les plus formidablement armés.

Le développement de la marine marchande semble encore plus extraordinaire. En 1870, elle comprenait exactement 35 vapeurs et 11 voiliers ; en 1901, elle ne comptait pas moins de 1.395 vapeurs et 4.020 voiliers répartis entre plusieurs Compagnies de navigation dont la principale possède 22 millions de yen de capital entièrement versé, soit environ 57 millions de francs ;

c'est la *Nippon Jusen Kaisha*, bien connue en Extrême-Orient et dont les magnifiques paquebots mettent le Japon en communication directe et régulière avec l'Europe, l'Amérique, l'Australie et le reste de l'Asie.

Je pourrais multiplier les exemples de ce genre : mais à quoi bon, Messieurs ? Personne ne met en doute la transformation du Japon : on est plutôt tenté d'en exagérer que d'en restreindre l'importance. L'administration impériale japonaise a, certes, réalisé un splendide tour de force, et nous ne pouvons, tous, qu'admirer beaucoup son œuvre.

Je ne saurais, pourtant, l'admirer sans réserves. Le passé, malgré tout, domine encore les Japonais. Leur transformation intellectuelle et morale n'est pas du tout en rapport avec leur évolution matérielle, elle s'effectue beaucoup plus lentement. Il en résulte un manque d'harmonie, un défaut complet d'équilibre qui a profondément troublé la conscience japonaise et qui permet qu'on doute de l'avenir du Japon.

La réforme a été accomplie par une élite d'hommes remarquables, c'est cette élite qui a tout fait, et la foule qui l'a imitée suivant son habitude séculaire n'a pas toujours compris sa manière d'agir.

Partant de ce principe que le Japon devait à tout prix prendre place dans le concert des grandes puissances et traiter avec elles sur un pied d'égalité, ils se sont attachés surtout à « paraître civilisés ». ils ont voulu notre façade, ils ont adopté nos institutions, souvent, sans même examiner si elles leur conviendraient : ils ne se sont pas rendu compte que ce qui était bon pour l'âme française ou pour l'âme anglaise pouvait ne pas convenir à l'âme japonaise. Sans chercher bien loin, nous trouverions un exemple typique de cette incohérence dans la manière dont ils ont copié nos codes. L'esprit japonais, nous l'avons vu, n'est pas du tout semblable au nôtre. Nos codes ont été composés d'après nos idées. Mais, comme dans toute règle il y a une grande part laissée à l'appréciation de celui qui l'applique — spécialement en justice — ces codes sont appliqués selon l'esprit japonais, dominé par ses traditions ; ils n'y comprennent rien et leurs jugements présentent une foule d'erreurs et de contradictions.

On peut donc dire que, s'ils ont réussi dans la plus large mesure en adoptant nos progrès matériels, les Japonais se sont trompés en voulant adopter la *civilisation* européenne. Notre civilisation, c'est notre esprit, c'est notre passé : ils ne l'auront jamais.

On peut encore remarquer que, s'ils copient dans la perfection, ils assimilent assez mal. Ils ne raisonnent pas. Leur faculté d'attention semble extrêmement peu développée, et ils ne savent pas réfléchir. Ils possèdent, sans doute, le don de l'organisation, — leurs services administratifs sont, par exemple, au point de vue du fonctionnement, un modèle du genre, — mais ils manquent d'initiative, et, plus encore, de prévoyance.

Nous en trouvons la preuve dans la grande industrie. L'industrie japonaise

s'est développée prodigieusement depuis dix ans, et son état actuel est très brillant en apparence. Mais, si l'on va au fond des choses, on a vite fait de reconnaître ses défauts, causés par la double infériorité des deux éléments qui la constituent : le capital et le travail. Le capitaliste et l'ouvrier japonais sont des types absolument nouveaux. Leur éducation n'est pas faite.

D'abord on veut, là-bas, gagner gros tout de suite et sans donner beaucoup d'argent. Quand un dividende est inférieur à 10 %, on se fâche, et on a vite fait d'accuser les directeurs de malversations. Il en résulte que ceux-ci finissent par s'occuper uniquement d'augmenter la production, sans penser à l'avenir, marchant au jour le jour, usant les machines à force ou économisant au détriment du matériel. C'est un fait que, dans beaucoup d'usines, les machines sont dans un état lamentable : il en résulte qu'on produit mauvais et qu'on déconsidère l'industrie japonaise.

La partie administrative répond d'ailleurs à la partie technique. Le capital versé se trouve réduit au strict nécessaire à la construction des usines, on fait tout provisoirement, sans prévoir, uniquement pour obtenir le plus de profit possible dans le délai le plus court. De plus, l'exigence des capitalistes empêche presque toujours la constitution d'un fonds de réserve, et l'on se trouve à la merci du premier accident venu.

On l'a bien vu, après la guerre avec la Chine, au moment de la crise des cotons. Toutes les filatures d'Osaka, syndiquées, n'ont pu réunir à ce moment la somme de 2 millions de yen représentée par vingt milles balles de stock qu'elles ne pouvaient pas écouler, et, pour cette somme ridicule, elles ont failli péricliter. La Banque du Japon dut intervenir pour sauver leur situation.

Si une industrie aussi colossale, de beaucoup la plus importante du Japon, n'a pas 5 millions de francs derrière elle, il est bien évident qu'elle ne saurait résister longtemps à une concurrence un peu sérieuse de la part de l'étranger. Si Manchester voulait anéantir ses concurrents japonais, je suis persuadé qu'elle le pourrait dans un délai relativement court.

D'autre part, les Japonais manquent de capitaux. Ils s'en rendent compte et voudraient bien qu'on leur en prêtât. Quand j'ai quitté Tokio, le directeur général du Commerce et de l'Industrie m'a lui-même confirmé dans cette impression : « Nous donnons plus d'intérêt que les Russes, me disait-il. Pourquoi ne voudriez-vous pas placer chez nous vos capitaux ? Nous en avons grand besoin ».

Après s'être montrés hostiles à l'introduction même de capitaux étrangers les Japonais semblent donc reconnaître qu'il leur est difficile de progresser sans y faire appel. Toutefois, ils continuent à refuser aux étrangers la moindre garantie et la plus petite part d'autorité dans la gérance de leurs affaires. Dans ce pays où la sécurité des biens et des personnes est assurément aussi grande que chez nous et certainement beaucoup plus grande qu'en tel ou tel État de l'Amérique du Sud où nos capitaux vont pourtant en grande quan-

tité, les étrangers ne se risquent pas. Et ils ont raison, malgré tout, car on leur refuse la seule garantie possible pour eux : ils n'ont pas le droit de propriété.

La méfiance des étrangers est d'ailleurs un état maladif chez les Japonais. Ils se sont figuré, ni plus ni moins, que si on accordait le droit de propriété du sol aux étrangers, ils allaient « acheter le Japon ». Ça n'a aucun sens. D'abord, le sol en est trop pauvre pour qu'on songe à y acquérir de vastes espaces. Non, on se contenterait d'y acheter de petits terrains pour y fonder des industries, et le pays entier s'en trouverait enrichi. Les Japonais ne le comprennent pas, et de fait, ce pays qui a besoin plus que tout autre de concours étrangers, demeure fermé à ces concours et s'en prive.

L'essor de la grande industrie japonaise se trouve donc compromis, d'une part par l'impatience des capitalistes indigènes et par leur manque de raisonnement pratique, d'autre part par l'insuffisance des capitaux.

Se trouve-t-elle plus favorisée sous le rapport de la main-d'œuvre ? Je ne le pense pas. L'ouvrier japonais travaille peu et mal, il n'a pas de conscience et n'aime pas son métier, il ne s'attache pas à son ouvrage et pense seulement à amasser quelques sous pour aller s'amuser aussitôt. On a dit à sa décharge que son éducation n'était pas faite et qu'il se corrigerait peu à peu de ses défauts : je n'en sais rien, mais c'est un fait d'expérience que, jusqu'à présent, ces défauts s'accentuent bien plus qu'ils ne diminuent. La main-d'œuvre, de l'avis même des industriels japonais, est encore plus mauvaise aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a cinq ou six ans.

Et pendant ce temps, les salaires augmentent et les ouvriers sont de moins en moins faciles à mener.

Sans doute, à n'en juger que par les apparences, la main-d'œuvre japonaise présenterait de grands avantages : elle est abondante, elle est tranquille, elle est bon marché. Tout cela est vrai, mais, si nous allons au fond des choses, nous reconnaissons, — j'y ai fait allusion plus haut, — que l'abondance, d'abord, est tempérée par l'instabilité. Il n'y a pas de législation sur le travail, pas de règlements, pas de contrats : pour un rien, les ouvriers quittent l'atelier, et ce n'est qu'en suivant un régime absolument exceptionnel qu'un petit nombre d'usines réussissent à conserver, pendant un certain temps, les mêmes travailleurs.

D'autre part, les ouvriers japonais sont tranquilles, assurément. Mais les patrons en abusent, et cette manière d'agir se retourne contre eux et modifie sensiblement l'état d'esprit de la masse.

Ainsi, du haut en bas, dans la grande industrie japonaise, depuis les directeurs jusqu'aux manœuvres, nous rencontrons la trace des défauts caractéristiques de l'esprit japonais, et nous les y trouverons longtemps encore.

Autant ils se sont merveilleusement adapté nos moyens matériels, autant ils comprennent mal nos manières de voir, autant leurs idées ont peu changé.

Au point de vue intellectuel et moral, on peut le dire, le Japon d'aujourd'hui, c'est encore le Japon d'autrefois.

L'influence de notre civilisation européenne est loin d'avoir été aussi considérable que nous nous plaisons à le reconnaître. Nous ne sommes pas faits pour nous comprendre, et les faits l'ont d'ailleurs prouvé, car si les Japonais n'ont pas su tirer de notre présence le parti le plus raisonnablement utile, nous avons aussi fait preuve d'une grande maladresse dans nos façons d'agir vis-à-vis d'eux. Nous avons exalté tout ce qu'il y avait de plus dangereux dans leur tempérament, et nous en subissons déjà les conséquences.

Je dois ajouter que nous courons au-devant des mêmes dangers vis-à-vis des Chinois eux-mêmes. Nous les connaissons aussi peu et nous lee traitons aussi mal.

Entre les Japonais et les Chinois, la comparaison s'impose. Il paraît difficile, tant leur avenir semble lié, de faire allusion aux uns sans parler des autres. C'est pourquoi, Messieurs, en terminant cette communication, je vous demanderai la permission d'exposer quelques brèves réflexions sur les relations générales des Européens avec le monde jaune.

D'abord, nous confondons beaucoup trop dans nos jugements les Chinois et les Japonais. C'est le jour et la nuit. Il existe assurément entre ces deux peuples des différences beaucoup plus grandes qu'entre deux peuples européens quelconques.

Les Chinois sont un peuple essentiellement pratique, terre à terre à certains points de vue. Ils sont très pacifiques, honorent par dessus tout les arts de la paix et méprisent les arts de la guerre. Ils estiment avant tout les savants et les commerçants.

Les Japonais, bien au contraire, — nous l'avons vu — aiment et recherchent les aventures. Ils vivent principalement d'idéal, de rêves. Ils méprisent le commerce et honorent les guerriers à l'égal de leurs dieux.

On a dit que c'était un peuple capable d'avoir fait la guerre « pour l'amour de l'art » : j'en suis absolument persuadé. Je sais bien que le gouvernement japonais poursuit sans doute un but pratique en luttant contre la Russie, mais il n'en est pas moins vrai que, pendant mon récent séjour au Japon, les partisans de la guerre considéraient surtout. . . la gloire, et le peuple, qui n'aurait probablement pas compris l'intérêt réel de la lutte, a partagé cette soif de gloire, — et la guerre a éclaté !

Hé bien ! Messieurs, on aura beau faire aux Chinois toute sorte de raisonnements sur la gloire, ils vous répondront qu'ils s'en moquent, ils vous diront qu'ils veulent rester tranquilles, et s'ils partent un jour en guerre, c'est qu'on aura bien réellement menacé leurs intérêts. Ils sont loin d'être susceptibles. Nous le savons, et nous en abusons. On parle bien souvent ici, Messieurs, du *péril jaune* — j'en dirai deux mots tout à l'heure, — mais on ne prend pas garde qu'il existe là-bas, pour les Chinois, un *péril blanc* bien autrement

redoutable. Sous la menace de ce *péril blanc*, la Chine nous violentera peut-être à notre tour. Il faudra dire alors que nous l'aurons bien mérité : nous courons au-devant du danger.

Nous avons réveillé ce vieux monde endormi, et c'est fort bien, car nous avions besoin d'exploiter son immense richesse. Mais nous ne nous sommes pas contentés de l'éveiller, nous avons voulu le révolutionner, nous l'avons maltraité, brutalisé, et nous lui avons appris à nous haïr. Car la haine des Chinois contre l'Européen — qu'on exagère beaucoup chez nous — n'est pas du tout une haine de race.

Les Chinois sont le plus vieux des peuples civilisés. Ils le savent, ils ont conscience de leur supériorité à ce point de vue et en conçoivent un orgueil incommensurable. Ils se figurent qu'ils sont le premier peuple de la terre, qu'ils nous sont supérieurs en tout, et ils nous considèrent volontiers comme de petits nains. Ils nous méprisent, et, nous considérant comme inférieurs, il leur répugne assurément d'adopter nos manières de faire et nos idées. Pourtant, comme les Chinois sont pratiques avant tout, leur orgueil même ne leur fait pas perdre de vue leur intérêt, et si les « diables d'Europe », comme on nous appelle là-bas, sont pour eux un moyen d'augmenter leur fortune et leur bien-être, ils n'hésitent pas à s'en servir. C'est ainsi que peu à peu la Chine s'ouvre à l'Europe par intérêt, et que nous y trouvons chaque jour des débouchés de plus en plus nombreux.

Mais il en est beaucoup, chez nous, qui pensent que la Chine ne s'ouvre pas assez vite — ce sont ces mêmes personnes qui mettent leur logique à traiter les Chinois de brutes parce qu'ils ne nous imitent pas, et les Japonais de singes, parce qu'ils nous copient. Il suffit d'y songer un peu pour constater combien nous sommes légers et injustes quand nous accusons les Chinois de ne pas nous copier assez vite. Nous ne tenons pas compte de leur passé, et, parce que nous vivons à une époque de fièvre, nous ne prenons pas garde qu'ils s'éveillent à peine d'un sommeil qui dura des siècles. Nous ne pouvons raisonnablement exiger qu'ils modifient sur l'heure des habitudes vieilles comme le monde.

Représentez-vous par la pensée un contemporain de Charlemagne ressuscitant tout à coup chez nous et forcé de vivre notre vie : il deviendrait fou. Hé bien ! Messieurs, c'est un fait que nous sommes en train d'affoler le monde jaune. Nous nous montrons d'une telle impatience que nous voudrions voir les Chinois progresser plus vivement que nous n'avons marché nous-mêmes. Nous ne nous contentons pas de ne pas connaître leur histoire, nous avons oublié la nôtre. Souvenez-vous donc, en effet, de la façon dont on accueillit, chez nous les progressifs et les civilisés, les premières machines à vapeur, et des difficultés énormes que souleva l'établissement des premiers chemins de fer ! Faites la part de la différence qui existe entre un Céleste et un Français

du dernier siècle, et vous vous étonnerez moins, peut-être, des résistances du monde jaune.

Ces innovations qui nous ont effrayés nous-mêmes font peur à la Chine, à ce pays par dessus tout amoureux de tranquillité. Elle n'en sent pas l'utilité, elle résiste, mais pourtant elle s'incline dès qu'elle comprend la raison d'être d'un progrès. Nous en possédons déjà bien des exemples.

Vous connaissez, Messieurs, le mot fameux, si souvent cité, du prince Koung à notre ambassadeur qui lui vantait, il y a environ vingt ans, la nécessité des chemins de fer. « Vous utilisez, si j'ai bien compris, les chemins de fer, disait-il, pour aller d'un point à un autre. En Chine, nous obtenons absolument le même résultat avec nos voitures. Nous n'allons pas si vite, c'est vrai, mais nous ne sommes pas pressés ». Aujourd'hui, vous trouveriez difficilement un Chinois instruit qui tienne le même langage. Ils ont bien vite compris que l'établissement des chemins de fer augmentait leur fortune, et ils ne s'y opposent plus. Il en est ainsi dans tout. La Chine progresse, c'est incontestable, lentement, mais sûrement. Elle progresse, soyez-en sûrs, mais *elle ne s'européanise pas*. En faisant appel au bon sens pratique des Chinois, en leur montrant qu'en somme nos intérêts sont d'accord avec les leurs, nous n'aurions pas trouvé chez eux d'hostilité violente. Nous aurions eu tout bénéfice à nous consacrer uniquement à notre rôle de gens d'affaires, mais nous avons tout compromis en nous obstinant à vouloir doter la Chine d'une civilisation dont elle ne veut pas et dont nous étalons d'ailleurs à ses yeux les côtés les plus détestables, bien peu faits pour la tenter.

Ces manières d'agir nous rendent insupportables. Les Chinois nous méprisent davantage au fur et à mesure qu'ils nous connaissent mieux, et s'il en est qui veulent s'instruire à l'européenne, c'est dans l'unique désir de se procurer des armes contre nous. Les Européens établis en Extrême-Orient traitent les Chinois à coups de bâton, et la manière dont les gouvernements étrangers se conduisent vis-à-vis des autorités chinoises est comparable à cette façon d'agir. C'est une politique imprudente et fâcheuse, et je crains qu'elle ne nous prépare, sous forme de représailles, de terribles surprises.

Dès que le monde jaune aura conscience de sa force — et il en aura conscience dès la première victoire remportée par lui sur les blancs, — nous aurons beaucoup à craindre, et c'est pourquoi, Messieurs, indépendamment des sentiments d'amitié qui nous font désirer le succès final des armées russes, et malgré les regrets que peuvent éprouver ceux qui admirent le vaillant petit peuple japonais, nous devons souhaiter de toutes nos forces l'écrasement du jaune par le blanc.

S'il en était autrement, les Japonais ne tarderaient pas à prendre en Chine une position toujours plus importante, et les Chinois, qui n'ont pourtant pas beaucoup de sympathie pour eux, pourraient bien les écouter pour se débarrasser de nos tracasseries inutiles et nous mettre dehors.

Pour moi, Messieurs ce jour viendra certainement où nous serons mis à la porte des pays d'Extrême-Orient et où nous devrons rentrer à coups de canon si nous voulons reconquérir nos positions. C'est un péril qui nous menace. Pourtant ce n'est pas là ce qu'on entend habituellement quand on parle du « péril jaune ». Le « péril jaune » a deux aspects : militaire, c'est-à-dire les Asiatiques marchant en foule à la conquête de l'Europe ; économique, c'est-à-dire la concurrence faite à nos produits naturels et industriels par les producteurs et fabricants japonais et chinois. Je ne crois pas, Messieurs, qu'il y ait lieu de nous préoccuper de ce double péril, et je persiste à affirmer que ce qui peut nous arriver de pire, c'est d'être chassés d'Extrême-Orient, c'est de perdre nos moyens d'action sur le monde jaune ; mais quant à être menacés jusque chez nous, ce me semble à peu près impossible.

En effet, le péril militaire, pour être réel, doit venir des Chinois qui sont 400 millions, et non des Japonais qui, malgré leur vaillance et leur adresse, ne peuvent songer à conquérir un monde dix fois plus nombreux qu'eux. Or, ce sont précisément les Japonais qui possèdent l'esprit militaire et qui sont les plus progressifs, tandis que les Chinois vont à pas mesurés et ne possèdent au fond d'autre désir que celui de rester tranquilles. Non seulement, comme je vous l'ai dit, l'esprit guerrier leur fait totalement défaut, mais ils méprisent réellement et profondément tout ce qui est militaire. Il existe un dicton chinois, bien souvent cité, qui proclame que « de même qu'on ne fait pas des clous avec du bon fer, on ne saurait pas faire de soldats avec de braves gens ».

D'ailleurs, le Chinois n'est pas du tout patriote, et il hésitera toujours beaucoup à s'engager dans une aventure qui n'intéresserait pas ses intérêts particuliers. Il est bon de remarquer aussi que les « États-Unis d'Europe » présenteraient un nombre de combattants à peu près égal à celui du monde jaune.

Pour toutes ces raisons, je ne crois pas au péril militaire. Quant au péril économique, l'étude particulière que j'ai poursuivie sur la grande industrie japonaise m'autorise à n'en pas craindre davantage. Assurément, je ne suis pas prophète, je n'entends parler que pour mon temps, et je me borne à affirmer d'une part que les périls dont on nous menace ne sont pas imminents, d'autre part qu'il nous appartient peut-être encore de les conjurer à jamais en adoptant vis-à-vis des populations jaunes une manière d'agir moins brutale et plus raisonnable.

Messieurs, j'ai terminé. Je me suis permis d'insister sur la Chine un peu plus peut-être qu'il ne convenait à cette communication. Je m'en excuse. Si je me suis bien fait comprendre, vous avez dû reconnaître qu'elle méritait, dans ma pensée, de nous intéresser beaucoup plus que le Japon.

Le peuple chinois a sans doute moins de brillant, moins de surface, mais, à mon avis, il a plus de fond. Je sais bien que le Japon a adopté d'une façon

beaucoup plus étendue nos manières de faire, mais il l'a fait, en résumé, la plupart du temps dans l'unique désir de nous imiter et sans toujours comprendre l'utilité pratique de ses innovations. Le Chinois, au contraire, nous a pris bien peu de chose, mais on peut dire que tout ce qu'il nous a emprunté lui sert. Il ne fait pas qu'adopter, il *adapte*, il comprend. Grâce à son extraordinaire puissance d'absorption, il « enchinoise » en quelque sorte tout ce qui l'approche, et c'est là sa force, car il n'y a rien de tel, j'en ai la conviction, pour les peuples comme pour les individus, que de savoir, tout en progressant, rester soi-même.

Gaston BORDAT.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1904.

EXCURSION A BEAUVOIS ET CAMBRAI

MARDI 17 MAI.

Le mardi 17 Mai, conformément à notre programme, nous trouvons à 7 heures 1/2 en gare de Lille, MM. Van Troostenberghe et Vaillant.

Ces vigilants directeurs d'excursion font la distribution des tickets en même temps que la présentation mutuelle des Sociétaires participant au voyage.

Par leurs soins, les compartiments étaient réservés à l'express de 7 h. 44. L'heure du train et le trajet font sur la majeure partie des compagnons la mauvaise impression coutumière au passage d'Arleux : mais, nous arrivons en gare de Cambrai, tout est oublié et nous revenons au but de notre excursion.

Légère halte à la gare et au buffet de Cambrai avant de prendre place dans les voitures qui nous attendent. Aussitôt installés, la caravane nous conduit directement à Beauvois, sur la route du Cateau.

Cette promenade de 15 kilomètres par une belle matinée ensoleillée, sur

un chemin légèrement ondulé, nous fut à tous très agréable. Peu d'habitations sur le trajet.

Nous laissons Carnières à gauche et sur notre droite Cattenières ; ce pays, à peine vallonné, est bien cultivé.

Nous voyons une seule usine, la fabrique de sucre de Carnières, sur cette route que longe une des lignes de chemin de fer du Cambrésis.

L'arrivée de notre groupe de voitures au terminus fut un événement dans la paisible bourgade.

Quelques-uns de nos amis devaient nous y retrouver venant d'autres directions, ou par la route, en automobile. Ces derniers seuls manquent : en géographes accomplis, peut-être se sont-ils attardés aux beautés des sites, si ce n'est une panne traîtresse qui les a retenus.

Nous entrons dans une vaste cour pavée entourant sur trois côtés une belle habitation en bordure sur la route, la séparant ainsi de trois corps de bâtiments élevés ; ce sont des magasins, ateliers de manutention et locaux d'administration de la Société Michau et C[ie].

Nous suivons nos directeurs dans les bureaux ; ils nous présentent à M. Delétang, directeur des établissements, qui nous accueille cordialement et avant la visite, nous soumet un plan général des usines dont il nous fait l'histoire succincte.

Les bâtiments où nous nous trouvons sont le berceau de cette importante affaire : en 1851 y fut créé un tissage à la main pour étoffes de laines.

Depuis plus de vingt ans, M. Th. Michau est à la tête de cette Société qui, tout en occupant 3.000 ouvriers dans ses ateliers, a encore dans le pays beaucoup de métiers à la main, — la première installation a été fort augmentée : nous verrons deux des trois usines mécaniques.

En produits fabriqués, la maison fait annuellement de 14 à 16 millions, ce chiffre est doublé avec ses achats à Roubaix, Sedan, Lyon, etc., pour les opérations commerciales de ses succursales et comptoirs d'Europe, d'Amérique et d'Asie ; elle s'occupe de tous les genres de tissus légers en laine, soie et coton.

On y a fabriqué à ce jour plus de 40.000 spécimens divers et actuellement dans les magasins ou usines, près de 900 genres sont en mains.

Suivons maintenant M. Delétang vers la grande usine, *leur premier atelier mécanique*, qui fut agrandie à maintes reprises.

Entourés de jardins et prairies qui leur font une ceinture sanitaire, ces importants bâtiments sont précédés à l'entrée d'une grande pelouse avec réfrigérant à ruisseaux spirales étagés et bassin circulaire au milieu pour les eaux de condensation.

A gauche, à la suite de grands halls de déballage et magasinage des caisses de bobines de peignés et filés, un grand atelier bien complet de réparations mécaniques, menuiserie, etc. et la filature.

Tout d'abord les préparations avec leur grand nombre d'assortiments d'étirages et bancs gros et fins pour affinir et régulariser de plus en plus les rubans de laine peignés et cardés, puis les métiers continus à bague, au fil simple ou à retordre. Un autre atelier, tout modernement installé avec tous les perfectionnements désirables, contient les métiers à assembler, retordre, bobiner, épeuler les fils, et tout à côté le gazage des fils de laine avec expulsion, par aspiration extérieure, des produits de combustion d'odeur désagréable et des poussières.

Nous sortons par l'atelier de rentrage du vieux tissage. Nous sommes au centre de l'agglomération et y trouvons une forte batterie de générateurs de divers types produisant la vapeur nécessaire à la machine Compound de 1.200 chevaux vapeur.

Les renvois de transmission distribuent en tous sens la force nécessaire.

En suivant le directeur, nous montons sous les combles après avoir côtoyé la cuisine aux apprêts de tissage et nous y voyons le bobinage et l'ourdissage des soies grèges ou préparées.

Cette spécialité nous intéresse beaucoup à cause de la beauté et de la ténuité des fils : on y assemble parallèlement sur les rouleaux jusqu'à 14.000 fils au mètre.

A l'étage au-dessous, nous trouvons un second ourdissage à main pour d'autres fils et l'ourdissage mécanique.

Nous traversons un atelier de tissage de jerseys dont les 36 métiers circulaires sont à casse-fils avec déclenchements électriques ; ces métiers à point de bonneterie, très complexes, font une grande variété de tissus.

Nous sommes enfin rejoints par nos amis automobilistes et avec eux nous voyons à l'étage au-dessous les 12 encolleuses pour chaînes en laine, coton, dont la production est encore insuffisante pour la consommation entière du tissage : heureusement que l'on n'encolle pas les chaînes de soie.

Le rez-de-chaussée forme une salle de 300 métiers à tisser divers. Derrière se trouve le grand bâtiment de tissage, sans étages.

Traversant un magasin de rouleaux de chaînes préparées et le rentrage, nous arrivons dans l'allée médiane d'une salle de 1.100 métiers, battant tous, de toutes dimensions et formes, ordinaires, à boîtes revolver, à mécaniques diverses, à Jacquard.

Le coup d'œil à l'entrée est vraiment impressionnant ; on y fait depuis les légers voiles de soie jusqu'aux tissus laines fantaisies et vêtements, en passant par tous les genres que crée la mode.

Nous quittons l'usine en traversant les bureaux de distribution du travail, dont l'importance ne peut plus nous étonner, et l'atelier de tondage, mesurage, avec salle de visites des pièces et réparation des défauts par les piqurières, avant la sortie pour la teinturerie ou le magasin de vente.

Revenus au point de départ, au siège administratif, nous voyons dans les

vieux bâtiments, encore des salles de contrôle, piqûre, puis le tondage, rasage à la main pour les tissus extra-légers.

Sur d'anciens métiers en bois, à la main, s'y fait aussi l'échantillonnage comme tous les essais nouveaux de fabrication.

Nous y examinons une petite machine à faire les rots (peignes de tissage) et l'atelier de confection des lisses de harnats, etc. Étant donné la grande importance du tissage, il est naturel de voir fabriquer ici sur place, tous les accessoires.

En dehors des 1.400 métiers à tisser mécaniques que nous avons vus et pour compléter les 2.000, formant l'appoint total, il existe là auprès une usine de 200 métiers dénommée *tissage des femmes*, et plus loin à Fontaine, nous allons visiter une récente installation bien comprise où battent 400 métiers

Voilà terminée cette intéressante excursion industrielle, dont tous les détails nous ont été si obligeamment développés par notre cicerone, directeur-général des Usines, M. Delétang ; il a bien voulu les compléter, en nous donnant un aperçu des institutions ouvrières et philantropiques fonctionnant depuis le début : caisses d'épargne, de secours, de retraites, de subventions pour les périodes militaires, l'hôpital, les écoles, la construction des habitations à bon marché, la mutualité et aussi les coopératives de consommation.

Avant de prendre congé, nous insistons près de l'aimable administrateur pour qu'il nous accompagne à Cambrai, où nous dînerons à l'hôtel Boissy ; gracieusement il accepte et y arrivera en automobile avec M. Van Troostenberghe.

Nous reprenons en voiture le chemin de la ville, échangeant des impressions nombreuses sur cette belle visite.

Les automobiles nous dépassent et nos amis nous reçoivent à l'arrivée. Nous faisons honneur au banquet, véritable festin, excellent et copieux ; au dessert, M. Vaillant remercie chaleureusement, à nouveau pour nous tous, notre invité pour son charmant accueil, doublant ainsi le plaisir d'une excursion instructive. M. Delétang répond amicalement, nous prie de l'inscrire comme Sociétaire et nous quitte pour reprendre ses occupations.

Peu après, nous songeons également à continuer le programme de notre journée. Notre groupe compact se dirige vers l'Hôtel de Ville, qui est visité gaiement sous la conduite d'un important, érudit et amusant huissier.

Je vous reporterai aux guides pour les détails et rappellerai seulement les exclamations de joyeux étonnement, pour nos camarades lillois à la vue d'une jolie salle de fêtes et d'une suite de salons de réception coquettement décorés : la sous-préfecture est mieux partagée sous ce rapport que notre capitale des Flandres.

Nous admirons réellement la bonne distribution intérieure de cette mairie, sa petite salle de séances et nous nous hâtons d'en sortir sur le coup de 4 heures, craignant non pas les coups de marteaux de Martin Martine — espérons

qu'aucun de nous n'y est resté — mais voulant voir le fonctionnement sur la tourelle, des sujets automatiques ainsi dénommés.

Ils sont mus à chaque heure par le mouvement de l'horloge, qui se trouve dans une vitrine au milieu du palier du premier étage, face à l'escalier d'honneur.

Traversant ensuite la vieille ville un peu plus mouvementée actuellement par ses récents tramways électriques, nous visitons la cathédrale qui renferme le monument élevé à Fénelon.

Un peu trop précipitamment pour avoir remarqué autre chose d'intéressant, nous sortons et nous nous dirigeons vers le Collège par le quartier du petit Séminaire et des huissiers, selon la remarque d'un de nos compagnons.

Dans le vieux jardin public longeant les anciens remparts nous voyons la statue du chroniqueur Enguerrand de Monstrelet.

Sur l'emplacement des anciennes fortifications est édifié le nouveau Collège, sobre d'architecture, mais de vastes proportions, au milieu des nouveaux et beaux quartiers ; il a été inauguré cette année.

Sous l'aimable conduite du principal, M. H[r] Sauvage, nous admirons la bonne ordonnance des lieux : pour le bien être des élèves surtout, rien n'a été omis, l'air, la lumière, le chauffage sont prodigués scientifiquement et avec méthode.

Les procédés les plus modernes sont appliqués dans chaque classe pour faciliter aux enfants l'étude des sciences, des lettres, langues vivantes, etc.

L'immense cour est divisée en trois parties par des bosquets en miniature, mais qui donneront plus tard la verdure et l'ombrage nécessaires.

Au fond un superbe gymnase et, à la suite, des terrains suffisants pour doubler les annexes latérales. Un internat superbement installé avec tous les conforts d'hygiène, de salubrité ; l'hydrothérapie et même l'infirmerie sont à l'abri de toute critique.

Rendant hommage à notre conducteur pour la perfection de l'école sous tous rapports, nous nous séparons et à travers la ville nous gagnons la gare par groupes, ayant fait provision individuellement, sans mot d'ordre, des sucreries et autres renommées de Cambrai.

A 6 h. 50, réunis à la gare en société des petits paquets bleus, nous remercions collectivement nos dévoués directeurs, puis en route pour Lille par Douai, où nous retrouvons nos compartiments du matin.

La séparation amicale eut lieu à 8 h. 30 à la sortie de la gare de Lille, avec promesse mutuelle de se retrouver en pareille occasion.

Notre dernier mot sera donc, avec toute notre gratitude, pour nos excellents organisateurs MM. Van Troostenberghe et Vaillant, de formuler l'espoir qu'ils continueront à nous favoriser d'aussi intéressantes excursions, instructives à tous points de vue, tant techniques, que géographiques.

Lille, 18 Mai 1904.

VANDENBOSCH.

LE MAROC ÉCONOMIQUE

La question du Maroc est à l'ordre du jour : il n'est pas inutile de résumer et de préciser nos notions sur ce pays.

Le Maroc constitue la partie occidentale du Magreb. Il est ce qu'on appelle parfois le *far West* africain. L'Atlas s'y développe sur une longueur de plus de 800 kilomètres : c'est un massif de roches cristallines qui s'élève graduellement de l'Ouest vers l'Est avec quelques sommets qui dépassent 4.000 mètres, tels le Tamjourt, ou le Djebel Aïachi qui y joue le rôle du St-Gothard dans les Alpes. De là se détache en effet vers le Sud la ride calcaire de l'Anti-Atlas, vers l'Est le puissant massif du Djebel Siroua. Plus au Sud encore une nouvelle ride calcaire, celle du Bani, court du cap Noun aux sources du Draa, sur une longueur de 400 kilomètres. — Au Nord du Maroc s'élève un soulèvement granitique dont la direction n'est pas celle de l'Atlas et qui se développe en demi-cercle entre Ceuta et le cap des Trois-Fourches ; c'est le massif du Rif. La majeure partie des eaux descend du Djebel Aïachi, c'est d'abord la Moulouïa, puis l'oued Sebou, cours d'eau large de 300 mètres, permanent et pouvant être remonté jusqu'à Fez : c'est ensuite l'Ounnerbia (mère des pâturages), accessible aux bateaux en toute saison, mais torrent impétueux en hiver. Enfin, vers le Sud court l'oued Ziz, qui va se perdre dans les sables du désert après l'oasis de Tafilet. Du Tamjourt sort le Tensif, qui d'ailleurs a peu d'eau et passe à Makkarekh ou Maroc. Il a pour contre-partie l'oued Sous. Tout au Sud il faut signaler l'oued Draa, fleuve très long, mais qui n'atteint l'Océan que lors de la fonte des neiges. Un explorateur le définit « un jardin merveilleux de 150 kilomètres de long mais qui n'a jamais plus de 2 kilomètres de large ».

Le Maroc a été longtemps partagé en deux royaumes séparés, celui de Fez et celui de Makkarekh ou de Maroc. Cette division existe toujours au point de vue économique. Les deux parties sont séparées par la région montagneuse et difficile d'accès de l'Atlas. Ces deux contrées ne communiquent que par leurs extrémités : le long de l'Atlantique par l'étroit couloir qui va de Mogador à Rabat ; au Sud de l'Atlas par la plaine de l'oued Dadès, qui fait trait d'union entre le Draa et le Ziz. A cette masse principale il convient d'ajouter la région avoisinant l'Algérie : c'est du reste la partie la moins riche du Maroc : elle comprend le Rif et la vallée de la Moulouïa, au Sud de l'Atlas la vallée du Guir et celle de la Zousfana. Nous avons donc à considérer un Maroc occidental (Makkarekh), un Maroc central (Fez), un Maroc oriental.

Un géographe allemand, M. Fischer, divise le Maroc occidental en trois zones. La première, qu'il appelle zone des cultures, s'étendant parallèlement à la côte sur une longueur de 300 kilomètres avec une largeur variant de 50 à 70 kilomètres. Elle est caractérisée par la *terre noire*, terre extrêmement féconde. Le sol à peine gratté par la charrue fournit d'excellentes récoltes. La seconde zone est dite des steppes. Elle s'étend en arrière de la première sur une longueur d'une centaine de kilomètres et constitue une région de pâturages. Enfin la troisième zone, dite des hauts plateaux, est formée par les premières pentes de l'Atlas et constitue une région essentiellement forestière.

Pour ce qui est du Maroc central, s'il est moins favorisé que le précédent, il ne faut pourtant pas le croire pauvre. D'après M. de Segonzac, la région montagneuse de l'Atlas central est coupée de nombreuses vallées fertiles où les tribus s'adonnent à la culture et à l'élevage, tandis que les pentes des montagnes sont couvertes de forêts.

Le Maroc oriental se ressent du voisinage du désert ; il participe de la nature de nos hauts plateaux algériens ; les cours d'eau en temps ordinaire coulent sous le sable. Sauf dans les oasis la végétation est maigre et se prête tout au plus à l'élevage qu'exercent des pasteurs nomades. Pourtant dans le Rif, c'est-à-dire dans la région au Nord de l'oued Sebou, les montagnes sont couvertes de forêts et dans les plaines on rencontre des arbres fruitiers, des champs de céréales, des pâturages. Nous sommes là dans une région de culture maraîchère ; les villes et les villages sont entourés de vergers, les fruits et les légumes sont abondants.

Après l'examen de ces généralités nous allons entrer dans quelques détails plus précis.

Pour les produits minéraux, il n'y a aucune exploitation, les autorisations ayant été jusqu'ici systématiquement refusées par le sultan. Cependant, par les récits indigènes et par les rapports des missions, on sait qu'il y a en abondance à peu près tous les métaux. Au point de vue minier, la vallée du Sous paraît être la plus riche du Maroc. Le cuivre y est exploité pour les besoins de la chaudronnerie locale ; les gisements de minerai de fer du Djebel Hadid au N.-E. de Mogador portent des traces d'exploitation ancienne. En différents points du Maroc on a reconnu la présence du pétrole, du soufre, du phosphate de chaux, du marbre, des matériaux de construction. On y rencontre des rivières et des lacs salés. La houille existe à fleur de sol, mais les habitants ne daignent pas l'exploiter, ne sachant pas l'utiliser dans leurs fourneaux primitifs. Si l'on vérifiait l'importance de ces gisements de houille, cela aurait une grande influence sur les destinées futures du pays.

Pour ce qui concerne les produits agricoles, toutes les graines, blé, orge, maïs prospèrent dans le Maroc occidental. Souvenons-nous que dans l'antiquité le Maroc était considéré comme un des greniers de Rome. Avec l'intro-

duction des méthodes de culture européenne, le pays ne tarderait pas à produire beaucoup plus de blé qu'il n'est nécessaire pour sa consommation. Une quantité considérable pourrait être exportée, et, comme la récolte est très précoce, ce blé pourrait atteindre les pays d'Europe à une époque où les céréales commencent à peine à s'y développer. Dans le Maroc occidental se développent aussi en grande quantité les légumes à cosse, fèves, pois, lentilles. Les produits forestiers sont les thuyas, les noyers, les amandiers, oliviers, pins, cèdres, chênes verts, chênes-liège. — La datte est le produit de la région saharienne, celles de Tafilet sont particulièrement renommées. Enfin l'élevage est susceptible de devenir une des grandes richesses du Maroc. Les expéditions d'animaux vivants et de peaux ont déjà pris une grande extension : c'est surtout pour la laine que le Maroc paraît assuré d'un brillant avenir : les laines marocaines paraissent destinées à concurrencer les laines argentines et australiennes.

Le Maroc n'est pas dépourvu d'industrie. Cette industrie indigène, par suite de l'état d'isolement dans lequel le Maroc s'est maintenu jusqu'ici s'est mieux conservée que dans n'importe quel autre État musulman : elle est relativement florissante, bien que réduite encore aux vieux procédés de fabrication : cependant elle doit lutter contre les efforts faits par l'Allemagne pour imiter les produits marocains. Ces industries sont les tapis de Rabat et de Makkarekh : les tissus de soie et broderies de Fez ; les tissus de laine (couvertures, haïks, djellabas) de Fez : les cuirs de Makkarekh, de Fez, de Tafilet, de Tetuan ; les babouches de Fez ; la métallurgie du Sous ; les armes damasquinées de Fez, de Tetuan et du Sous : les poteries et vases émaillés de Fez et de Saffi : la bijouterie, l'orfèvrerie, les mosaïques. Les produits de cette industrie marocaine sont exportés en grande quantité en Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Égypte. L'ouvrier marocain continue comme par le passé à faire preuve d'un goût original.

Passons maintenant au chapitre commerce.

Pour ce qui concerne le commerce intérieur, il est à peu près nul. Il y a absence complète de moyens de transport : on ne trouve ni routes, ni chemins et les pistes suivies par les caravanes sont à peine tracées. Vu l'absence de ponts, le passage des rivières est à peu près impossible en temps de pluies. Le prix du transport des marchandises à dos de mulets ou de chameaux est exorbitant. Ces frais sont majorés d'un droit très élevé ou *zetat*, qus les tribus exigent pour le passage sur leur territoire.

Si nous envisageons le commerce extérieur nous voyons que pour l'exportation le gouvernement prélève un droit de 10 % ad valorem *sur le prix d'achat augmenté des transports et zetats :* l'exportation des animaux vivants est prohibée, en principe ; mais les exceptions sont plus nombreuses que la règle. Les exportations de blé et d'orge ne sont autorisées que depuis 1901. — A l'importation le gouvernement prélève aussi un droit de 10 % ad

valorem. Enfin il faut tenir compte du change résultant de la dépréciation de la monnaie d'argent espagnole en usage dans les transactions. Toutefois, dans ces derniers temps, le gouvernement marocain a fait frapper, principalement en France et en Allemagne, une monnaie nationale ou *hattani*. L'usage est de vendre à quatre mois, de garder les traites en portefeuille et de renouveler le crédit à l'échéance en cas de non paiement ; malgré ces procédés détestables acceptés par nos rivaux, les pertes sont faibles. Pour faciliter leurs recouvrements, nos commerçants peuvent s'adresser au *Comptoir national d'Escompte*, qui a une agence à Tanger ou au *Crédit Lyonnais*, qui a un agent dans cette ville.

Le commerce extérieur se fait : 1° par les ports ouverts : Tanger, Tetuan, Larache, Rabat, Casablanca, Mazagan, Mogador ; Casablanca nous intéresse plus particulièrement parce que c'est là que se tient le marché des laines. — 2° Par les présides espagnoles : Ceuta, Tetuan, Mélilla. — 3° Par le Sahara et le Soudan. — 4° Par notre frontière algérienne. — Ce commerce s'élève en chiffres ronds à 100 millions de francs.

Ce commerce se décompose de la manière suivante (chiffres de 1901) :

Commerce par les ports..................	77 millions.
Commerce par les présides..............	2 »
Commerce vers le Soudan	4 »
Commerce par l'Algérie	17 »
Total.................	100 millions.

L'importation se chiffre par 47 millions, l'exportation par 53. Les importations consistent d'abord en cotonnades et lainages, puis le sucre, le thé, les bougies, les allumettes, les matériaux de construction, des fers et aciers, des armes, des conserves, des vins et même de la bière. — Les exportations sont fournies d'abord par la laine, puis les peaux de chèvres, les animaux vivants, les cuirs, les céréales, les fèves et pois chiches, enfin les produits de l'industrie marocaine expédiés dans toute l'Afrique musulmane.

Voici maintenant un tableau montrant les chiffres du commerce des puissances principales en relations avec le Maroc :

	Importations.	Exportations.	Total.
	—	—	—
France..........	15 millions.	24 millions.	39 millions.
Angleterre......	24 »	12 »	36 »
Espagne........	1 »	7 »	8 »
Allemagne......	3 »	4 »	7 »
Belgique	2 » 1/2	1/2 »	3 »

Si nous recherchons le pourcentage nous avons :

France..................	39
Angleterre......	36
Espagne..........................	8
Allemagne......................................	7
Belgique......................................	3
Autres pays et divers........................	7
Total............	100

Il ressort des tableaux qui précèdent que c'est la France qui fait le plus gros chiffre d'affaires avec le Maroc, mais il y a lieu de remarquer que c'est l'Angleterre qui est le plus gros importateur ; il est vrai que la presque totalité des marchandises américaines arrivent sous pavillon britannique : c'est l'Angleterre qui a pour ainsi dire le monopole des cotonnades ; nous en introduisons cependant une faible quantité par la frontière algérienne. Les autres principaux articles d'importation anglaise sont le thé et les bougies. L'importation allemande consiste en lainages, fers et aciers. La Belgique et l'Autriche introduisent des sucres. Il est à remarquer que *l'Angleterre et la France n'important pas les mêmes articles ne se font pas concurrence.* Au point de vue de l'exportation des produits marocains, la France est au premier rang et achète principalement des laines : mais l'Allemagne commence à nous concurrencer pour cet achat dont jusqu'ici nous avions pour ainsi dire le monopole. En 1901, ses achats représentent 24 % de l'exportation totale et le Consul de France à Casablanca écrit avec raison : « Les grandes maisons de Marseille et de Dunkerque, les centres manufacturiers du Nord ne sauraient trop surveiller le mouvement qui se produit. La laine est notre principal article d'exportation, *comme le sucre est notre principal article d'importation.* Si la concurrence étrangère parvenait à nous déposséder d'un de ces deux articles, ce serait presque la mort de notre commerce au Maroc ». L'Angleterre achète des cuirs, des céréales, des fèves, des huiles. L'Espagne qui envoie peu de produits au Maroc est au contraire un important débouché pour les produits de ce pays. Mais c'est l'Allemagne qui se donne le plus de peine et qui déploie le plus d'activité. Notre Consul à Tanger écrit : « Les Allemands se livrent à une campagne très active : ils veulent réussir à tout prix et ne reculent devant aucun sacrifice. Ils vont dans l'intérieur du pays, rapportent chez eux des modèles d'instruments et d'outils dont ils font et vendent avec avantage les reproductions. Ils ne dédaignent pas de fabriquer pour les expédier là-bas les objets les plus grossiers qu'ils obtiennent à meilleur compte que les Marocains chez eux. En outre les Allemands n'hésitent pas à accorder à leur clientèle marocaine des délais prolongés pour le paiement des factures ». Il ne faut pas se le dissimuler. *notre concurrent le plus dangereux au Maroc,*

c'est l'Allemagne. Hambourg tend à devenir au même titre que Marseille et Londres un grand marché des produits marocains ; et si le commerce allemand au Maroc a jusqu'ici une faible importance numérique comparativement au commerce français et au commerce anglais, les maisons allemandes établies au Maroc servent d'intermédiaires pour le commerce d'autres nations et *la navigation allemande dans les ports marocains occupe le second rang après la navigation anglaise*.

Le mouvement total de ces ports en 1901 a été de 2.364 navires entrés, jaugeant 1.216.230 tonnes. La France vient au troisième rang avec une jauge de 239.557 tonnes. La navigation française, quoique représentée par cinq Compagnies, n'a évidemment pas l'importance d'une nation dont les intérêts sont prépondérants.

Au demeurant, nous avons au Maroc un avantage inappréciable, celui du voisinage terrestre immédiat. Par l'Algérie, notre commerce se fait naturellement avec le Maroc oriental. Il s'opère de deux façons. D'une part, les caravanes font une ou deux fois par an le voyage aller et retour entre Tlemcen et Fez, le Tafilet, Figuig ; d'autre part, les Marocains habitant les territoires voisins de l'Algérie apportent sur les marchés de Nemours, de Lalla-Marmia, de Tlemcen des bestiaux, des peaux, des laines, et en retour s'approvisionnent d'articles dont ils ont besoin. Ce mouvement est relativement considérable et s'étend sur une zone qui n'est pas inférieure *au tiers du Maroc*. On peut dire que tous les territoires situés à l'Est d'une ligne tirée de Fez à Taza ont un trafic plus actif avec l'Algérie qu'avec le Maroc occidental, et qu'en s'approchant du méridien de Debdou l'influence du trafic maritime cesse de se faire sentir.

Le commerce algéro-marocain s'effectue par Aïn-Sefra pour la région saharienne, par Lalla-Marmia pour la région située au Nord de l'Atlas. Les expéditions du Maroc en Algérie sont beaucoup plus considérables que les importations d'Algérie au Maroc. A Lalla-Marmia a lieu un trafic considérable de bœufs et moutons marocains ; quant à nos envois par la frontière, en dehors des sucres ils n'ont pas jusqu'ici pris un grand développement.

En résumé, si nos commerçants se décident à vendre à bon marché, à satisfaire les goûts des indigènes, à accorder des délais de paiement, s'ils augmentent le nombre de leurs maisons de commerce dans le pays et réussissent à le faire parcourir par des représentants, la France pourra prendre une part de plus en plus considérable dans le développement d'un commerce qui peut atteindre le milliard, quand le Maroc aura pris le degré de développement et de civilisation de l'Algérie ou de la Tunisie.

A. MERCHIER.

BIBLIOGRAPHIE

LE MAROC D'AUJOURD'HUI, par Eugène Aubin, avec trois cartes en couleur hors texte. Paris, Armand Colin, 1904.

Eugène Aubin est, paraît-il, un pseudonyme sous lequel se cache une personnalité autorisée, à la fois comme voyageur, écrivain et diplomate. L'auteur connaît fort bien l'islamisme, pour l'avoir coudoyé et étudié dans ses domaines les plus différents, Algérie et Tunisie, Syrie et Egypte, Indes, Turquies d'Europe et d'Asie. Néanmoins il avoue n'avoir rien rencontré nulle part qui ressemblât au Maroc, et avoir dû tout apprendre à nouveau en abordant l'Extrême-Occident de l'Islam. Comme d'autre part le Maroc *d'aujourd'hui* diffère beaucoup, sous certains côtés extérieurs, du Maroc d'il y a trente ans, et aussi, sans doute, du Maroc de demain, on conçoit quel intérêt, et aussi quelle difficulté, présente une pareille étude, même pour un observateur d'expérience.

C'est par la côte Sud occidentale que notre voyageur a abordé le vieux pays Moghreb. Débarqué à Mogador, le seul point de la côte marocaine qui donne à peu près l'idée d'un port, il a visité l'oasis intérieure de Marrakech, avec les deux principales vallées du Grand-Atlas, le Gloundafi et le Glaoui. Puis il est revenu à Tanger, d'où une nouvelle incursion dans l'intérieur l'a conduit à Fez, puis de Fez à Ouazzan, dont le chérif, vénérable et patriarcal, passe comme on sait pour être notre ami. A Fez, l'auteur est resté six mois, se mêlant autant que possible à la population du lieu, pénétrant dans l'intimité de quelques maisons hospitalières, coudoyant, interrogeant, notant, et rédigeant avec soin ses observations pour le compte de quelques grandes revues parisiennes. On peut dire que ces six mois de repos, intelligemment mis à profit, ont été la partie la plus utile de toute son « exploration » ; car les pages de son journal de route se ressentent un peu de la hâte avec laquelle il a voyagé dans des pays qui ne sont pas nouveaux, puisque le marquis de Segonzac les a parcourus et décrits : au lieu que tout ce qui concerne la région de Fez, et principalement la vie au Maroc, administration, institutions, mœurs civiles ou religieuses, etc., a été étudié par M. Aubin d'une façon absolument remarquable, et d'ailleurs à peu près inédite. C'est du reportage traité d'une façon supérieure, par un observateur de goût et de jugement, et qui possède à l'occasion le sens du pittoresque. Seulement, ce pittoresque, il le place plus volontiers encore dans les mœurs que dans le paysage. Tout le monde n'est pas Pierre Loti, malheureusement, — et heureusement aussi pour la variété d'impressions que cela nous promet.

Les chapitres les plus curieux sont ceux où l'auteur nous initie au gouvernement et à l'administration du Maroc. Il lui a fallu, pour parvenir à cette abondance d'informations, de véritables intelligences dans la place. Il nous montre comment, avec les meilleures intentions du monde quelquefois, le sultan et ses principaux ministres en sont arrivés à désorganiser de plus en plus la vieille machine gouvernementale, et à amener dans le Maroc tout entier un véritable état d'anarchie. Ils ont voulu porter atteinte à l'aristocratie militaire d'autrefois, réorganiser l'armée et les finances selon nos idées égalitaires, cela tout en conservant eux-mêmes une morgue et une suffisance injustifiables. C'était autrefois « un gouvernement mili-

tariste, où dominait l'influence d'une sorte de noblesse rurale ». Le pouvoir aujourd'hui, avec les secrétaires qui sont des savants, et les oumana qui sont des négociants, prétend revenir à « l'intelligence », et le Maroc voit poindre l'aurore d'un gouvernement d'intellectuels. Malheureusement, pour mieux s'imposer au pays dont il est issu, le personnel makhzénien a adopté des usages, des préjugés, des attitudes, jusqu'à un vêtement et un style, qui doivent le différencier du commun, et qui ne font que le rendre plus insupportable à tous. La cour du makhzen se déracine, pourrait-on dire, perd tout contact avec les villes ou les tribus d'origine, et devient nomade comme le sultan. Elle semble d'ailleurs n'avoir d'yeux que pour elle-même. « L'indolence et la résignation facilitent cet abandon des individus ; ils sont déchargés de toute préoccupation d'entretien, du soin de se loger et de se nourrir ».

L'avidité du sultan prépare sournoisement la ruine de ceux des caïds ou des oumana, considérés comme trop puissants ou trop riches. La disgrâce chérifienne entraîne l'arrestation des plus illustres, leur déportation, la confiscation des biens, la dispersion de la famille, la mise en vente des esclaves. « Il y a à Fez et à Marrakech, plusieurs magnifiques jardins qui sont délaissés et des palais qui menacent ruine ; .... la dépouille des morts ou des disgraciés, devenue la proie du makhzen, témoigne, par son délabrement, du néant des grandeurs marocaines ». Encore Fez et Marrakech sont-elles parmi les villes privilégiées !

On comprend qu'un pareil système, aggravé par les projets de réforme perpétuels qu'on prête à ce « sultan du bouleversement général », n'ait pas tardé à amener contre lui un soulèvement non moins général, qui a eu pour conséquence de réduire peu à peu le *blad-el-makhzen* à la seule enceinte des villes, tandis que le blad-es siba envahit le pays entier. Le sultan arrivera-t-il, avec l'appui des étrangers, à ressaisir l'autorité qui lui manque ? *Iobhana Eddaïm !* C'est le secret de l'Éternel, comme disent, au milieu de leurs contorsions, les fanatiques Aïssaoua si curieusement décrits par M. Aubin dans un autre de ses chapitres.

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL.

Le nouveau régime de la colonisation en Algérie. — Depuis quelques années, et plus particulièrement depuis qu'une Direction spéciale en a la responsabilité auprès du Gouverneur général, le service de la colonisation algérienne s'est beaucoup amélioré. On y a tenu compte des leçons de l'expérience ; des procédés intelligents ont été substitués aux vieilles routines.

Cette idée si simple, et cependant si obstinément méconnue pendant longtemps, qu'un pays qui a des terres à offrir aux émigrants est dans la situation d'un commerçant qui a des marchandises à placer et qu'il doit employer une publicité appropriée pour recruter sa clientèle, cette idée a été enfin comprise et mise en pratique. Des affiches très apparentes — d'ailleurs agréables à voir et bien conçues — ont été apposées dans un certain nombre de gares de France, annonçant au public les emplacements où des villages sont en création, les conditions auxquelles on peut s'y procurer des terres, les genres de cultures qu'on y peut entreprendre et les manières les plus pratiques de s'y rendre. Bien que commencé sur une échelle restreinte, cet essai a eu un effet immédiat. Les demandes de terre ont afflué. L'on a eu ainsi la preuve par le fait que, contrairement à une légende tenace, les gens disposés à aller coloniser ne manquent pas en France, qu'il n'y a qu'à les avertir pour les mettre en branle, et, qu'en proportionnant sa publicité au résultat qu'on veut atteindre, on peut déterminer, pour ainsi dire, à coup sûr, un courant d'émigration aussi fort qu'on en a besoin.

Le bureau des renseignements que le gouvernement général avait créé à Paris et qui avait été à l'origine un refuge de fonctionnaires éclopés si manifestement inutile que la commission du budget en avait voté la suppression, est devenu avec des éléments plus jeunes et plus actifs un centre d'études et de propagande remarquable. Il se tient à la disposition du public pour toutes les sortes d'informations qu'il désire, il organise des conférences et des causeries à travers la France et plus spécialement dans les régions du Sud-Est et du Sud-Ouest, qui sont celles qui fournissent le plus d'émigrants. Il publie un Bulletin bi-mensuel qui tend à un double but : faire connaître aux Algériens tout ce qui, en matière d'agriculture, de commerce et d'industrie, se fait dans les pays similaires au leur et pourrait leur fournir des exemples et des suggestions utiles et faire connaître en même temps en France tout le détail du mouvement économique algérien. Par l'abondance et la sûreté de ses renseignements, cette feuille peut aujourd'hui soutenir la comparaison avec les meilleures publications anglaises de ce genre (1).

D'autre part, le bureau des renseignements procède à des enquêtes sur les candidats desquels émanent les demandes de concession. Autrefois, ces enquêtes étaient censées faites par les préfets qui s'en déchargeaient sur les maires. M. Tirman disait un jour en riant que, plus un candidat était mauvais, plus les renseignements étaient favorables, parce que le maire était trop heureux d'en débarrasser sa commune. On expédiait ainsi en Algérie des incapables, sans ressources, qui, tôt ou tard, s'en allaient fatalement grossir ce qu'on appelle là-bas l'armée roulante, le troupeau dangereux des vagabonds. Aujourd'hui, le bureau s'assure si les demandeurs possèdent réellement les capitaux qu'ils prétendent avoir et vérifie leur moralité. Étant donné leur nombre, une sélection sérieuse est possible.

En Algérie même le service de la colonisation a supprimé les luxueuses fantaisies d'autrefois. On ne s'attache plus à créer des centres parfaits du premier coup sans regarder à la dépense. On ne se croit plus obligé de mettre des trottoirs sur le bord des routes dans la traversée du village. On ne construit plus de ces bâtiments publics somptueux, écoles, mairies ou églises, dont on était réduit à faire des greniers à foin en attendant la population qui n'était pas encore venue et qui

---

(1) Le *Bulletin de l'Office du Gouvernement général de l'Algérie*, 5, Galerie d'Orléans, Palais-Royal, Paris, 1er [illegible] fait partie des nombreux périodiques reçus par la Société de Géographie de Lille et tenus dans sa Bibliothèque à la disposition de ses Membres.

peut-être ne viendrait jamais. Depuis l'autonomie financière, on est devenu parcimonieux ; on se borne donc au strict nécessaire. On citait jadis des lots pour lesquels on avait dépensé 15 et même 18,000 fr. En 1903, les 416 concessions données dans les 9 nouveaux centres qui ont été créés ont coûté en tout 1,415,000 fr., ce qui met le prix coûtant moyen de chaque concession à 3,790 fr. Qu'est-il résulté de cette méthode plus économique ? C'est qu'avec la même somme on peut attirer beaucoup plus d'émigrants. Au temps du gaspillage le nombre des familles installées annuellement était tombé au-dessous de 200. Nous venons de dire qu'il s'était déjà relevé à 416 en 1903 ; le programme de 1904 prévoyait qu'on en installerait 800, et la direction de la colonisation espère arriver à 1,200. En un an on fera ainsi autant de besogne qu'en six ans autrefois. On conçoit quelle impulsion le peuplement de l'Algérie en recevra.

Une autre réforme a consisté à réunir dans un même village des gens provenant des mêmes régions. Autrefois, on donnait les concessions au hasard, et les villages, composés d'habitants venus des quatre coins de la France, sans habitudes communes, sans liens d'aucune sorte entre eux, formaient des sociétés aussi hétérogènes et aussi artificielles que possible. Mauvaise condition de succès assurément. On a remarqué que les villages où, par suite de quelque circonstance particulière, les colons provenaient d'un même pays, réussissaient beaucoup mieux. Et on a remarqué que les villages où les colons provenaient non pas d'un pays unique, mais de deux ou de trois pays différents, réussissaient encore mieux, parce que les compatriotes se groupant entre eux évitaient les inconvénients de l'isolement et que, entre les groupes, s'établissait, d'autre part, une émulation qui stimulait tout le monde à l'activité. C'est donc d'après ce dernier type que l'on compose maintenant les centres. On met par exemple dans un même village un groupe de Corses, un groupe d'Alpins et un groupe de Cévenols.

Cependant, cette si capricieuse transformation du service sous la pression de l'expérience était entravée par les prescriptions surannées du décret du 30 Septembre 1878 sur l'aliénation des terres domaniales en Algérie. Le décret du 13 Septembre 1904, dont nous avons donné une analyse, est venu enfin le libérer. Il réalise trois progrès importants.

Il porte à 200 hectares l'étendue des lots que le gouverneur général peut concéder et qui n'était auparavant que de 100. Cette extension avait été rendue nécessaire par la nature des régions nouvelles où la colonisation se répand. On a cru longtemps que la culture, et par conséquent les Européens devraient rester cantonnés dans le Tell qui ne forme qu'une bien mince bande le long de la mer. Mais on a découvert, en ces dernières années, qu'au delà du Tell, dans le territoire que l'on croyait propre seulement à la vie pastorale et nomade, existent par place de très bonnes terres à céréales. Deux frères, de la vie desquels M. Vandelbourg s'est inspiré, dans son roman *Sur les Hauts Plateaux,* ont attiré nos compatriotes dans le sersou en donnant le bon exemple d'y faire fortune. On se porte de même, en ce moment, vers la plaine des maalifs dans la province d'Oran et vers le Sud des arrondissements de Sétif et de Batna. Quelques personnes assurent qu'on trouve de ces hautes plaines labourables jusque sur le versant septentrional de l'Atlas saharien. La colonisation pourra donc pénétrer dans l'intérieur, bien plus loin qu'on ne l'espérait. Mais sur ces plateaux où l'hiver est très rude, les céréales et l'élevage sont seuls possibles, et 200 hectares par ferme ne sont point de trop pour une culture extensive.

Dorénavant, le gouvernement général pourra vendre les terres à prix fixe et à bureau ouvert. Nous sommes persuadés qu'une véritable révolution et des plus heureuses, sortira promptement de cette disposition, en ce sens que quand on

verra les résultats du système de la vente, on renoncera définitivement au système des concessions gratuites. Un courant d'opinion très sérieux existe déjà en ce sens en Algérie même, et ce qui se passe en Tunisie montre qu'il ne peut que grandir. Vous entendez couramment répéter que si on ne donnait pas gratuitement les terres, personne ne se soucierait d'aller en Afrique. Cette opinion est aussi fausse que celle qui prétend que la France est incapable de fournir des colons ; et il ne faut pas se lasser de les combattre jusqu'à ce qu'elles soient enfin détruites. Pour des raisons budgétaires, la Tunisie a adopté le système de la vente des terres. Son service de colonisation met en vente environ 200 lots par an à des prix parfois très élevés, puisqu'ils atteignent jusqu'à 15 et 20,000 fr. Or, il y a toujours trois ou quatre fois plus d'acheteurs que de lots On va en Afrique parce que la colonisation est une bonne affaire ; la concession gratuite est inutile. L'Algérie vendra donc ses terres aussi bien que la Tunisie, et il s'ensuivra pour elle qu'elle aura des colons vraiment sélectionnés et que, récupérant ses avances par le produit des ventes, elle sera en état d'en appeler un bien plus grand nombre.

Enfin, à l'avenir, les acheteurs et les concessionnaires devront résider dix ans sur leurs lots pour en acquérir la pleine propriété. C'est un moyen d'écarter la spéculation et de fixer les immigrants, sur l'utilité duquel il serait oiseux d'insister.

ASIE.

La Chine, champ d'exploitation pour l'Europe. — La guerre prend de plus en plus une forme économique. C'est le conflit des intérêts qui précipite les nations les unes contre les autres, et c'est en Orient que ce conflit paraît surtout devoir se développer. Voici ce qu'un grave journal, *le Temps*, écrit à propos de la Chine : « Les concessions de mines, de canaux, de chemins de fer continuent d'être disputées avec une incomparable ardeur. Chacune des puissances a toute une clientèle d'entrepreneurs, de solliciteurs, d'agents de sociétés de crédit, de spéculateurs, qui s'agitent dans l'orbite de sa légation et qui fondent sur le sol chinois comme un vol de sauterelles. On peut dire que la politique occidentale dans le Céleste-Empire vise surtout l'exploitation d'un immense domaine encore presque vierge et que les gouvernements s'y font les batteurs d'estrade, les recors et les courtiers des faiseurs d'affaires ».

Cela n'est pas sans danger pour l'avenir.

AFRIQUE.

Afrique occidentale française. — A la fin du mois de Juillet, M. Roume, gouverneur-général de l'Afrique occidentale française, est arrivé à Paris en vertu d'un congé de trois mois. Avec beaucoup de bonne grâce il s'est laissé interwiever par le journal des *Débats* et par le *Temps*. Il ressort de ces entretiens que notre colonie de l'Afrique occidentale est en voie de progrès marqué.

Dans notre colonie du Sénégal une habile action diplomatique a amené la soumission des Maures Trarzas ; on peut dire que jusqu'en 1904 l'autorité de l'administration française s'arrêtait à la rive droite du Sénégal : elle s'étend désormais sur les deux rives et le commerce clandestin des esclaves est en fait aboli. —

Pour ce qui concerne la navigabilité du fleuve, on sait qu'il n'est navigable que pendant quatre mois de l'année, de St Louis à Kayes. M. l'ingénieur Mathy a constaté qu'il n'y avait qu'une différence de 35 mètres de nivean entre Kayes et St-Louis, il ne désespère pas d'arriver à régulariser le débit.

Pour la Sénégambie-Niger, les travaux de viabilité ont été poussés avec une remarquable activité. — La ligne Sénégal-Niger a atteint Bammako et dans peu de mois la locomotive atteindra le point terminus : Koulikoro. Il est dès maintenant acquis que, sur le Niger lui-même, le bief Koulikoro-Tombouctou peut être parcouru facilement la plus grande partie de l'année par des bateaux à vapeur : l'hydrographie de ce bief est faite avec une remarquable activité par le lieutenant de vaisseau Le Blevec, — tout fait croire que deux chaloupes à vapeur pourront être mises en service avant le début de 1905.

Dans la Guinée française, les choses ne vont pas moins bien : M. Salesses a poussé le chemin de fer jusqu'à Kindia. Dans deux ans, la ligne attiendra le méridien de Timbo et l'on pourra ensuite la prolonger sans peine jusqu'à Kouroussa sur le Niger.

A la Côte d'Ivoire, le commandant Houdaille a eu d'agréables surprises, il a trouvé la main-d'œuvre plus abondante qu'il n'espérait : aussi le chemin de fer d'Alépé sur le Baoulé est-il définitivement sorti de la période d'études. Quelques kilomètres de voie sont déjà posés et l'on fera des économies sur le chiffre de dépense prévu pour la construction.

La question du coton entre aussi dans la phase d'exécution. L'Association cotonnière a pris une résolution sage et pratique : elle a concentré son action dans la province de Ségou où elle a installé trois agents et importé des machines à égrener. Ces agents ont distribué des graines de coton d'Amérique aux indigènes et achèteront leurs produits. En même temps, le directeur de l'agriculture poursuit des expériences dont le résultat ne se fera voir qu'à plus longue échéance ; les agents font des essais sur des graines d'origine diverse, de façon à déterminer scientifiquement l'espèce de coton la mieux appropriée au Soudan.

La navigation du Niger. — Bientôt le Niger, entre Koulikoro et Tombouctou, sera doté d'un service de bateaux à vapeur, organisé par le gouvernement colonial. Il est bien entendu que celui-ci fait là une simple expérience, et que l'initiative privée pourra profiter ensuite de celle-ci.

Le lieutenant Le Blévec, assisté de trois officiers de marine, a terminé l'étude hydrographique du fleuve de Bammako à Mopti, c'est-à-dire sur 500 kilomètres. En trois ans, il compte achever sa mission : la carte hydrographique du Niger sera levée sur près de 2,000 kilomètres.

De Bammako à Koulikoro, il y a des barrages de roches. Le fleuve n'est pas navigable, sauf pour des chalands. Au-dessous de Koulikoro on a les rapides d'Ansongo ; après Tombouctou, la navigation est possible sans difficulté pendant neuf mois. En Avril et Mai, au contraire, il n'y a plus que 40 centimètres d'eau sur les seuils. Mais ceux-ci n'offrent qu'un fond de sable : en disposant des épis en clayonnage remplis de glaise, on peut créer des chasses et entretenir un chenal profond de 60 centimètres.

Étant donné ces conditions, on peut faire circuler de Juin à Mars, c'est-à-dire pendant neuf mois, des navires à roues d'arrière, de 36 mètres de long sur 6 m. 50 de large, pouvant porter 30 passagers de cabine et un très grand nombre de passagers de pont. Leur coque sera élevée de 80 centimètres au-dessus de l'eau, de telle sorte qu'à mesure que la crue montera, on pourra les charger davantage. La

situation sera donc celle-ci : aux toutes basses eaux, de tels navires porteront seulement des passagers, leurs bagages, la poste, et pourront remorquer deux chalands portant 60 tonnes en tout. Aux hautes eaux ils chargeront, de plus, 50 tonnes. Cela est bien suffisant pour le mouvement actuel sur le Niger. Un de ces navires sera prêt à circuler au mois de Septembre 1905.

De plus, le lieutenant de vaisseau Le Blévec prévoit la création, dès la fin de l'année 1904, de vedettes postales de 15 mètres de long sur 3 de large, à turbine, et peut-être avec un moteur à alcool. On étudiera la question de savoir si l'alcool peut être fabriqué sur place. Ces vedettes circuleront toute l'année entre Koulikoro et Ansongo. Elles contiendront une cabine pour deux personnes, et aux basses eaux, pourront servir à transporter médecins et malades.

Le prix de ces vedettes, à 30,000 francs l'une, la solde du personnel de la mission, la construction d'un atelier avec machines-outils et d'une cale de halage et réparation est portée aux prévisions du budget de la colonie pour 1905, pour la somme de 360,000 francs.

Haut-Sénégal et Moyen-Niger. — On sait que, depuis cinq ans, l'ancien gouvernement du Soudan français a été supprimé. Une partie des territoires excentriques qui le composaient a été donnée à la Guinée, au Dahomey et à la Côte d'Ivoire. Le reste, sous le nom de Haut-Sénégal et de Moyen-Niger, relève directement du gouverneur général, mais possède un budget autonome et est administré par un délégué permanent qui représente le gouverneur général de l'Afrique occidentale. Le délégué permanent, depuis que cette organisation existe, est M. Merlaux-Ponty. Les territoires du Haut-Sénégal et Moyen-Niger sont divisés en un vaste territoire civil et deux territoires militaires comprenant le premier les anciens cercles et résidences de Tombouctou, Goundam, Dori, Bandiagara, Sumpi et Ouheigouya, le second les cercles de San, Ouagadougou, Koury, Bobo-Dioulasso, Diebougou et Sikasso.

Depuis le 1er Janvier 1903, les cercles de Bandiagara, Ouheigouya, Sumpi du premier territoire militaire et de Sikasso du deuxième territoire militaire ont été rattachés aux territoires civils.

Le rapport sur l'administration de ces territoires, qui vient de paraître, contient des constatations intéressantes. Les recettes du budget ont atteint, en 1902, 4,423,000 fr., et la caisse de réserve contient 1,500,000 fr.

Le rapport du délégué permanent apprécie de la façon suivante la politique à suivre à l'égard des tribus maures du Sahel occidental.

« Notre politique, dit il, a toujours été toute d'abstention dans des démêlés et contestations, dont les causes futiles échappent le plus souvent à notre raison, ayant soin seulement de prévenir dans nos territoires toute répercussion de ces agitations extérieures.

Toute autre façon d'agir ne pourrait que provoquer des mécontentements chez nos voisins et nous susciter des embarras ».

Les petites tribus, molestées par les grandes, ont fait d'ailleurs d'elles-mêmes leur soumission.

En ce qui concerne les territoires militaires, la politique à suivre a été indiquée par des instructions du gouverneur général :

« Vos efforts, disent celles-ci, doivent tendre à amener, par la voie de la persuasion, et non par celle des armes, les populations indigènes qui nous témoignent encore quelque hostilité à accepter notre domination... Des circonstances de force

majeure comparables à des cas de légitime défense pourront seules motiver une intervention militaire avant toute autorisation préalable ; encore est-il de votre devoir de me faire connaître d'urgence les événements exceptionnels à la suite desquels vous avez dérogé aux règles posées en principe... »

Ce programme a été suivi de tous points par les différents officiers supérieurs qui se sont succédé dans le commandement des premier et deuxième territoires militaires.

Dans le premier de ceux-ci, les populations sédentaires, assurées de la paix, ont repris courage, et les villages renaissent de leurs ruines. Quant aux tribus nomades des régions sahariennes, on a mis obstacle à leurs pillages en les prenant « par l'estomac », c'est-à-dire en interdisant l'exportation des grains. Chez les Berobachs, la mesure de deux litres de riz était arrivée à valoir 45 francs. Ils se sont soumis. Les Touareg de Dounzou « comprennent si bien que l'ère des vols et des brigandages est passée qu'ils semblent vouloir faire cultiver eux-mêmes des lougans pour subvenir à leurs besoins matériels ».

Quant aux Aoullimidden, les mêmes moyens, et une entente avec leurs adversaires, les Kountas, les a forcés, le 1er Juin 1903, à poser les armes.

Dans le deuxième territoire militaire, la situation est également bonne, même dans le Lobi.

Enfin, dans le Mossi, les résultats obtenus, avec les plus faibles moyens, dépassent les espérances.

Dès Janvier 1901, le Mossi obéissait en somme à cinq ou six Européens commandant à cent gardes-frontières. Cela doit nous rassurer aujourd'hui sur la pacification de cet immense pays auquel semble réservé un très bel avenir économique.

État Indépendant du Congo. — La ligne télégraphique Boma-Tanganyika. — Les travaux d'établissement de la grande ligne télégraphique de Boma au Tanganyika se poursuivent activement. On sait que, le long du fleuve, la ligne est arrivée à l'Équateur, d'où elle s'avance vers les Falls, que, d'autre part, Kassongo est relié au Tanganyika, et que les communications se font régulièrement sur ces deux sections.

A hauteur de Nouvel-Anvers, la ligne télégraphique devra passer sur la rive droite du Congo. La solution du problème de la traversée du fleuve est assez délicate, mais on compte y parvenir en passant par certaines îles et en se servant de pylônes comme on en a élevé au confluent du Kassaï.

Construction de routes. — Les travaux de construction des routes pour automobiles se poursuivent avec activité, dit l'*Étoile belge*. Le long de l'Uellé, deux brigades, dirigées par des ingénieurs, marchent l'une vers l'autre. Il s'agit là d'une œuvre de longue haleine, car la longueur totale de la route à établir atteint 1,000 kilomètres. En Belgique, la question des voitures à employer semble avoir fait un nouveau pas en avant. Bien que l'on ait définitivement renoncé aux moteurs à benzine ou à alcool carburé, pour s'en tenir aux moteurs à vapeur, on a la conviction d'arriver à n'employer que des véhicules automobiles ne pesant pas plus de deux tonnes. On va même mettre en expérience une voiture ne pesant que 900 kilogrammes et pouvant transporter une charge de 1,000 à 1,500 kilogrammes. On voit que les conditions dans lesquelles les études se poursuivent chez nous sont plus favorables que celles où elles se présentent ailleurs. C'est ainsi qu'en Angleterre et en Amérique, où ce genre de transport est très en honneur, il est

rare que l'on ait recours à des voitures à vapeur de moins de 5 tonnes; dans certaines colonies, on en essaie même qui pèsent jusqu'à 8 tonnes : avec une charge de 6 tonnes, on arrive à un poids total de 14,000 kilogrammes. Il est certain qu'on ne pourrait réussir, au Congo, à établir pratiquement des transports à l'aide d'un matériel aussi pesant.

Les chemins de fer. — On a d'excellentes nouvelles de la brigade des ingénieurs qui étudient le chemin de fer devant relier Redjaf au Tanganyika, en passant par Mahagi. Au départ du courrier, les études sur le terrain étaient arrivées à hauteur de Kivu : il est donc probable qu'à l'heure présente elles ont atteint la région septentrionale du Tanganyika. Bien que l'on ne possède pas encore de renseignements détaillés à ce sujet, il semble que contrairement à l'attente générale, on n'aura pas de difficultés exceptionnelles à vaincre dans cette région. Au contraire, la plate-forme de la voie pourra s'établir avec facilité dans la plus grande partie du parcours. Bien entendu, des ouvrages d'art devront naturellement être établis en certains points.

La construction du chemin de fer des Grands Lacs marche également fort bien. A la date du 18 Juin dernier, le rail était posé jusqu'au kilomètre 22, la plate-forme achevée jusqu'au kilomètre 50, le travail de l'équipe de piquetage jusqu'au kilomètre 70. On avait posé 10 kilomètres de voie en 35 jours, ce qui indique que la pose des rails arrivera bientôt à rattraper les travaux d'infrastructure. Cette pose avait dû être retardée, sans qu'il en soit résulté d'inconvénient bien sérieux, parce qu'on ne disposait pas, au début, d'un matériel roulant suffisant. Aujourd'hui, tout le matériel est sur place, et la pose des voies pourra bientôt suivre pied à pied les terrassements.

Les installations de la tête de ligne, aux Stanley-Falls, — fours à chaux, fours à briques, ateliers de débit et de créosotage des traverses, ateliers de réparation des locomotives — sont à peu près complètes et marchent à la satisfaction générale. Ce sera le premier chemin de fer de l'espèce pour la construction duquel on aura fait autant usage de matériel trouvé sur place. La chose s'imposait d'autant plus, ici, que la tête de ligne du nouveau railway se trouve à deux mille kilomètres de la côte.

Le correspondant des Falls du journal *le Congo* annonce que les travaux du pont qui doit franchir la rivière Malinda étaient entamés. Ce pont est le second ouvrage d'art de la ligne, le premier étant le pont sur la Mogamba. Le troisième pont à établir se trouvera au kilomètre 30, au confluent des rivières Joko et Mongamba; le quatrième, au kilomètre 36 environ, sur la Biaro. Les travaux de terrassements (infrastructure), dirigés par M. Fernand Dupont, atteignaient le kilomètre 50.

La brigade d'exploitation des bois, familièrement appelée le « camp des traverses », s'était transportée du kilomètre 4 au kilomètre 18. La scierie à vapeur allait bientôt fonctionner. La brigade d'études et de piquetage opérait au cilomètre 70 et se composait du chef de section M. Hurmuz, ingénieur arménien sorti de l'Université de Padoue, qui est à la fin de son second séjour en Afrique (M. Hurmuz a été attaché au chemin de fer du Mayumbe pendant son premier terme); de l'ingénieur suisse Jomini, de l'ingénieur Borrens, et de deux géomètres, MM. Baldi, (Italien) et Peeters (de Louvain). Tout allait fort bien et l'état sanitaire était excellent.

Les nouvelles du personnel, tant blanc que noir, du chemin de fer des Grands Lacs étaient excellentes, au dernier courrier. La plus stricte discipline règne parmi les travailleurs, au nombre de 3,000. Ordre a été donné de ne pas dépasser ce maximum, bien que les naturels se présentent toujours en très grand nombre pour obtenir du travail dans les chantiers. Mais il semble sage de s'arrêter à un chiffre qui puisse toujours être maintenu invariable, de manière à obtenir un avancement normal et assuré : on peut mieux juger ainsi du travail accompli, le comparer au travail restant à faire.

Aux dernières nouvelles, on signalait que M. l'inspecteur d'État Armani était sur le point de terminer l'inspection générale du district du Stanley Pool.

Les transports entre Léopoldville et les Falls. — Cette question est définitivement résolue. Le voyage du steamer *Kintano* s'est effectué dans des conditions excellentes. Ce bâtiment, de dimensions extraordinaires pour le Haut-Congo — il n'a pas moins de 50 mètres de long sur 12 m. 50 de large — a fait en 33 jours le voyage, aller et retour, de Léopoldville aux Stanley Falls. Il est vrai qu'à cause de la baisse des eaux il ne portait pas charge complète : le chargement consistait en trois cents tonnes de rails. Un second bateau de l'espèce est en montage, il naviguera dès les premiers jours de l'année prochaine.

Ces renseignements sont propres à stimuler l'activité dans les colonies françaises, où suivant toute apparence les travaux de routes et de chemins de fer ne sont pas poussés aussi rapidement et avec autant d'initiative.

RÉGIONS POLAIRES

Vers le Pôle Sud. — L'expédition du « Discovery ». — Quelques détails sur la campagne du « *Discovery* » viendront à prosos dans notre recueil géographique où son retour à Portsmouth a été relaté déjà ainsi que les honneurs rendus à son vaillant personnel.

Ce navire, sous les ordres du commandant Scott de la marine britannique et monté par des officiers et des marins du même corps, accompagnés d'un groupe de savants, avait quitté l'Europe au mois d'Août 1901 pour se diriger d'abord sur la Nouvelle-Zélande. Chemin faisant, il avait visité des îles océaniques et y avait recueilli des observations intéressantes pour les naturalistes.

En Décembre 1901, il quittait la Nouvelle-Zélande pour les régions australes.

En Juillet 1902, la Société royale de Géographie de Londres, inquiète de l'absence de nouvelles du « *Discovery* » armait le « *Morning* », sous le commandement de M. William Colbeck, ancien membre de l'expédition du « *Southern Cross* », pour lui porter secours, avec deux cents tonnes de charbon et de grandes quantités de viande congelée et de beurre.

Parti de Lyttelton (Nouvelle-Zélande) en Décembre 1902, le « *Morning* » y rentrait en Mars 1903 avec les premiers résultats acquis par le « *Discovery* ». Ce dernier navire avait atteint les glaces dans les premiers jours de Janvier 1902, par 67° S. Il visita le cap Adare, au N.-E de la terre Victoria, et la baie Wood, plus au Sud. Puis il atteignit le cap Crozier, au Nord des monts Erebus et Terror, et y laissant une relation de son voyage, il suivit la « Barrière de Glace ou de Ross », du nom de l'explorateur qui s'y heurta la première fois, vers l'Est, jusqu'à 152° 30'

O. G , dépassant ainsi de 150 milles à l'Est le point extrême atteint antérieurement. Ross s'était arrêté au 165° O. G. Dans cette région, le commandant Scott vit la barrière s'étendre vers le N., et constata que les fonds diminuaient. Il en conclut que la Mer de Ross constituait un golfe très vaste ; conclusion pressentie peut-être par Ross lui-même qui avait signalé des apparences montagneuses par delà la barrière de glace là où Scott a aperçu des hauts versants couverts de neige et une terre revêtue de glaces, qu'il a appelée du nom d'Édouard VII.

En retournant en arrière, vers le Sud, le « *Discovery* » rencontra dans la barrière de glace, par 164° O. G., une baie où il s'enfonça. A l'aide de traîneaux on parvint jusqu'à 78° 50′ S. Le « *Discovery* » revint ensuite vers le cap Crozier, et établit ses quartiers d'hiver sur une île voisine des monts Erebus et Terror.

Un groupe se détacha et suivit la côte de Victoria vers le Sud, s'avançant de nouveau jusqu'à 78° 50′ S. et découvrant un cap élevé, mais sans voir aucune montagne.

Le « *Discovery* » fut emprisonné à partir du 24 Mars 1902.

La température descendit pendant cet hivernage à — 52° c.

Les excursions recommencèrent en Septembre par une température terrible et malgré des tempêtes extraordinairement violentes.

La plus importante fut celle du commandant Scott, avec le docteur Wilson et le lieutenant Shackleton, qui dura 90 jours. Leur énergie surhumaine leur permit d'atteindre avec leurs traîneaux 82° 17′ S. et 163° E. G., c'est-à-dire à 3° 27′ ou environ 383 km. plus au Sud que le point extrême atteint précédemment. Les explorateurs avaient perdu tous leurs chiens et s'attelèrent eux-mêmes à leurs traîneaux. Le lieutenant Shackleton épuisé trouva heureusement au retour le « *Morning* » pour le rapatrier, et, en vérité, lui sauver la vie.

Suivant les membres de cette mission la terre Victoria est couverte de montagnes de 3,000 à 3,600 m. jusque vers le 82e parallèle.

Dans les mêmes parages une reconnaissance, au haut d'un glacier, trouva un plateau absolument uni, à l'altitude de 2,700 m. La ligne de côte s'étend droit au Sud au moins jusqu'à 83° 20′.

L'hivernage de 1903 s'effectua dans d'assez bonnes conditions. Nous empruntons textuellement à M. Marcel Lefranc (*Dépêche Coloniale*), les détails concernant cette période aussi bien que l'achèvement de la campagne :

« Le « *Morning* », comme nous l'avons dit, était une première fois venu ravitailler l'expédition. Il avait trouvé le « *Discovery* » complètement cerné. L'été austral de 1903 se passa sans qu'il pût recouvrer la liberté de ses mouvements. C'est ce qui fit ultérieurement décider en Angleterre l'envoi de deux navires, le « *Morning* » et le « *Terra-Nova* », dans le cas où il deviendrait nécessaire, après le second hivernage, d'abandonner le « *Discovery* ».

Après le départ du « *Morning* » la glace demeura immobile dans un rayon de 4 milles autour du « *Discovery* ». La température s'abaissa rapidement et les hommes furent employés à tuer des phoques pour l'approvisionnement de l'hiver. Le temps fut plus froid, mais moins venteux, et, partant, plus agréable que pendant le premier hivernage.

Ce fut en Septembre 1903 que commencèrent les excursions. Trois escouades furent organisées qui, par des froids intenses, atteignant parfois 56 degrés au-dessous de zéro, ayant à subir plusieurs cas de congélation, qui n'eurent heureusement pas de conséquences graves, installèrent des dépôts destinés à jalonner la route des explorateurs. La première installait un dépôt dans le Sud, la seconde

visitait les îles Empereur et Penguin, et exécutait le levé du cap Crozier, tandis que la troisième, sous la direction du capitaine Scott lui-même, allait établir un dépôt sur les glaciers situés dans l'Ouest, à l'altitude de 600 mètres et à une distance de 96 kilomètres du navire.

Voici quelques intéressants détails sur ces audacieuses explorations à travers les glaces ; il n'est pas inutile de remarquer qu'elles ont été accomplies sans l'aide d'aucun chien ; tous ces animaux étaient morts au cours de l'hivernage précédent.

Du 7 au 17 Septembre 1903, le lieutenant Royds poussa un raid jusqu'au cap Crozier, au point de jonction de la terre ferme et de la barrière de glace. Le docteur Wilson effectuait un itinéraire à peu près semblable du 12 Octobre au 5 Novembre.

Les trois principales excursions furent les suivantes :

Le 12 Octobre 1903 le capitaine Scott, accompagné de M. Skelton et de quatre matelots s'avançait vers l'Ouest, à l'intérieur de la Terre Victoria, dans la direction de l'emplacement présumé du Pôle magnétique. Il réussit à escalader le rebord montagneux et s'avança sur le glacier. Il arriva tout d'abord à 1,500 mètres d'altitude, à 128 kilomètres du navire ; mais, le 18, des avaries survenues aux traîneaux obligèrent les voyageurs à la retraite. Repartis quelques jours plus tard, ils atteignirent, le 20 Novembre, le 155° 30′ Est de Greenwich. Seulement accompagné de deux hommes, le capitaine Scott poursuivit, huit jours durant, plus à l'Ouest, et parvint, après avoir failli périr avec ses deux compagnons dans les crevasses du glacier, à un point situé à 432 kilomètres du navire, par 78° de latitude Sud et par 146° 30′ de longitude Est de Greenwich.

L'intérieur de la Terre Victoria forme un vaste plateau situé à l'altitude de 2,700 mètres. Après avoir dépassé les chaînes de montagnes qui s'élèvent sur la côte, aucune autre terre n'était visible. Les vallées que remplit le glacier présentent de magnifiques paysages et leurs versants constituent des coupes géologiques à travers les montagnes riveraines. Il faudrait, parait-il, chercher le Pôle magnétique aux abords de 74° Sud et de 116° Est Greenwich, alors que Ross le plaçait par 75° 5′ Sud et 154° 8′ Est Greenwich et que Borchgrevinck assurait en avoir fixé la position au moyen du calcul par 73° 20′ et 146° Est Greenwich. Une découverte capitale se rattache à cette même excursion du capitaine Scott ; le géologue Ferrar découvrit, dans une vallée glaciaire voisine de la côte, des grès en place contenant des plantes fossiles qui paraissaient d'âge miocène.

Une excursion non moins intéressante fut celle des lieutenants Barne et Muloch, qui avec quatre hommes s'avancèrent jusqu'au 80e parallèle Sud dans le but d'étudier une large ouverture pratiquée à la hauteur de ce parallèle dans la Terre Victoria. Ils reconnurent que cette échancrure était remplie par un puissant glacier émissaire de l'Inlandice et ils rapportèrent aussi des renseignements sur la manière dont la barrière de glace s'appuie à la terre ferme.

Enfin, le 10 Novembre 1903, MM. Royds et Bernacchi, accompagnés de quatre hommes, se mirent en route vers le Sud-Est, emportant des vivres pour cinq semaines. Ils marchèrent à la surface de la fameuse barrière de glace, sans voir aucune terre, sur une plate forme absolument unie, sans rencontrer aucun obstacle, jusqu'à 256 kilomètres du navire. Si les voyageurs ne recueillirent aucun indice de terre, ils acquirent la quasi-certitude que l'immense étendue de glace qui les portait, flottait à la surface de la mer.

Au milieu de Décembre 1903, le capitaine Scott songea à dégager le « *Discovery* », toujours immobilisé dans la banquise. A 8 milles au Nord du navire, il fit donc établir un camp et tenta de relier le « *Discovery* » à la mer libre par un canal scié

dans la glace. Tous les hommes disponibles furent employés à cette tâche, mais il fallait scier des épaisseurs de glace atteignant jusqu'à 2 m. 50. Si bien que lorsque le canal eut atteint, le 30 Décembre, une longueur de 163 mètres, on constata que la glace s'était reformée en plusieurs points. La mer était encore à 27 kilomètres du navire ! Il n'y avait qu'à renoncer à tant d'efforts, qui eussent certainement été stériles.

Heureusement, cinq jours plus tard, le 5 Janvier 1904, les navires de secours, « *Morning* » et « *Terra-Nova* », arrivaient au bord de la banquise. Le « *Morning* », entré dans la région des glaces le 26 Décembre précédent, avait eu jusque-là une navigation exceptionnellement facile, la mer de Ross se trouvant entièrement libre. Mais, à partir du 78° de latitude Sud, le « *Morning* » ne put arriver à entrer en communication avec le « *Discovery* ». Il fallut six semaines d'attente pour arriver à un résultat. L'Amirauté avait bien donné l'ordre d'abandonner, en cas d'absolue nécessité, le « *Discovery* » au milieu des glaces. Mais l'obstination des explorateurs triompha, après des alternatives d'espoir et de découragement, de toutes les difficultés. Le 12 Février, une débâcle s'étant produite, les navires de secours purent mouiller tout près du bâtiment expéditionnaire Dans la nuit du 14, deux mines chargées à la dynamite dégagèrent le « *Discovery* » ; le 19 Février, son embarquement de charbon terminé, il se mettait en route pour les mers tempérées.

Avant de rentrer, le « *Discovery* » visita encore une fois la baie Wood, puis la baie Robertson, poussa une pointe fructueuse à l'Ouest de la baie Victoria, à travers le groupe des îles Balleny, jusqu'au 156e méridien, c'est-à-dire près de la Terre Adélie. Il reconnut que la ligne de côtes marquée sur les cartes à l'Est de cette terre n'existe pas. C'est donc encore un lambeau des Terres de Wilkes qui s'évanouit dans un mirage : il n'y aurait point de Ringgold Knoll, de Reynold Peak, de cap Hudson. Ross avait déjà, d'ailleurs, navigué dans ces parages, sur l'emplacement d'une des îles soit-disant découvertes par Wilkes.

Le 29 Mars 1904, le « *Discovery* » rentrait à Lyttelton (Nouvelle-Zélande) pour rallier la mère-patrie, où ses passagers viennent de se disperser pour aller prendre, au milieu de leur famille et de leurs amis, un repos bien mérité.

On annonce comme très étendus les résultats de l'expédition Scott. Nous enregistrerons rapidement, avant que les travaux définitifs aient été publiés, ceux que permettent de résumer les relations parues jusqu'à ce jour.

Il y a lieu, tout d'abord, de féliciter le capitaine Scott de ramener au complet, ou presque, le personnel de son expédition qui se composait de cinquante hommes.

Le seul décès qu'il y ait à enregistrer, celui du matelot Vince, est dû à une imprudence commise au cours d'une excursion. Si le capitaine Scott et ses collaborateurs, ravitaillés par le « *Morning* », ont pu éviter et les soucis de la nourriture et les souffrances de la faim, ils n'en ont pas moins eu à subir des températures terribles, compliquées, dans le premier hivernage, de tempêtes qui les rendaient plus pénibles encore.

Il y a lieu de remarquer en outre que les deux hivernages de la mission se sont passés au delà du 78° parallèle Sud, c'est-à-dire dans une région où la nuit est de longue durée, plus longue du moins que dans la région (66°) où a opéré l'expédition allemande du « *Gauss* ».

Les résultats géographiques sont remarquables ; ils apportent des rectifications

importantes sur toute la côte orientale de la Terre Victoria. Ils donnent de cette terre une description intéressante que nous avons résumée plus haut. Elle est sans doute une avancée d'un grand continent antarctique. Ils donnent des renseignements importants sur le point de jonction de la terre ferme et de la grande barrière de glace ; s'ils sont encore obscurs en ce qui concerne la relation entre la Terre Victoria et la Terre du roi Édouard VII, on peut espérer que des indices suffisants ont été recueillis pour arriver sur ce sujet à une conclusion approchée.

En ce qui concerne la Barrière de glace, l'expédition en a relevé le tracé actuel : elle a sondé la plus grande profondeur de l'eau, qui est de 880 mètres, et la plus faible qui est de 524 mètres. Elle a estimé la plus grande hauteur de cette barrière qui, en certains points, n'atteint même pas un mètre (165° de longitude Ouest Greenwich), alors qu'elle est de 70 mètres près de l'île Erebus.

La position du Pôle magnétique austral semble pouvoir être déterminée d'une manière assez précise. Des fossiles ont été découverts qui ne manqueront pas de servir de base aux déductions les plus intéressantes.

Au point de vue biologique, on a étudié les mœurs du « phoque Weddell » et celles d'un animal fort curieux, le « pingouin empereur », l'oiseau le plus endurci qui soit aux intempéries des mers polaires, au point qu'il laisse éclore ses œufs sur la glace. On signale aussi la découverte d'une araignée merveilleuse.

Les travaux météorologiques ont été poursuivis régulièrement, par tous les temps, pendant tout le séjour en Antarctide.

Enfin, l'expédition a battu de plus de 350 kilomètres le record de la pénétration vers le pôle, tandis que le « *Discovery* » lui-même hivernait à 640 kilomètres plus loin qu'aucun navire n'avait jamais pénétré.

L'expédition semble donc rapporter de quoi justifier en tous points la dépense de 1,125,000 francs qu'elle a occasionnée.

Aussi, dit-on que le roi Édouard VII a ordonné la frappe d'une médaille nouvelle pour services rendus dans les régions polaires.

Nous sommes heureux de reconnaître que les qualités spéciales qu'ont montrées, en tout temps, les Anglais dans des expéditions de ce genre méritaient à tous égards une semblable marque d'estime. Le chef de l'expédition a été, en ce qui le concerne, promu immédiatement capitaine de vaisseau.

La conquête du Pôle est une œuvre trop belle et dont on attend des résultats trop féconds pour que nous n'applaudissions pas au succès de toutes les tentatives du genre de l'expédition Scott. Les multiples dangers auxquels se heurtent leurs travaux exigent, pour la réussite finale, une constitution exceptionnelle au service d'une volonté de fer. Le capitaine Scott et ses compagnons ont montré ce que peuvent obtenir des qualités de ce genre, soutenues par un gouvernement prévoyant et attentif. Il y a là un enseignement utile à retenir ».

L'expédition du Français. — Le directeur du journal la « *Petite Gironde* » de Bordeaux a reçu vers la fin de Septembre une lettre de M. Paul Fléneau, membre de la mission Charcot. Beaucoup d'autres journaux, ceux de Lille en particulier, l'ont reproduite en substance ou dans son texte. Son auteur l'avait placée, probablement avec d'autres, dont nous aurons peut être connaissance, dans une boîte en zinc au haut d'une perche placée en évidence pour être recueillie peut-être par quelque pêcheur de phoques.

Le « *Français* », à cette date, 27 Janvier 1904, était au fond de la baie Orange (Terre de Louis-Philippe), retardé par le mauvais temps. Celui-ci s'améliorait et la mission se disposait à repartir vers le Sud.

En 1882, une expédition française avait déjà hiverné au même endroit.

Les nouvelles, dit M. Fléneau, « peuvent se résumer en ces mots : tout va bien, moral et santé ».

Deuxième campagne du « Scotia ». — Ce navire, sous la direction du commandant Bruce, est rentré le 21 Juillet dans la Clyde après deux ans d'absence.

La Société de Géographie d'Édimbourg lui réservait une chaleureuse réception au cours de laquelle sir John Murray, à qui sont dus les célèbres travaux du « *Challenger* », complimentait les explorateurs.

Le « *Scotia* » repartait au début de 1904, après s'être ravitaillé à Buenos-Aires, pour une exploration très complète de la mer de Weddell. Il pénétrait jusqu'à 74° 1′ S., par 22° O. G.

Bloqué là pendant une semaine, il suivait ensuite une barrière de glace sur une distance d'une centaine de milles. M. Bruce estime que c'est la côte du Continent antarctique, à 600 milles au Nord de la position qu'on lui attribuait.

Après avoir traversé la fosse de Ross, il avait fait route au Nord vers l'île Gough, où il opérait un débarquement. Puis il a gagné le Cap, et ensuite l'Europe.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL

L'ensemble des échanges commerciaux de la France avec l'étranger, pendant les huit premiers mois de la présente année, donne un chiffre de 5,847,099,000 fr., soit 2,995,380,000 fr. à l'importation et 2,851,719,000 fr. à l'exportation.

Comparées avec celles de la période correspondante de 1903, les importations accusent une diminution de 164 millions et demi de francs, et cette diminution porte en grande partie sur les matières premières nécessaires à l'industrie (en moins 200,000 quintaux de laines, 400,000 de coton, près de 400,000 de lin). Elle dénoterait par conséquent, un manque d'activité dans les productions industrielles. Comme corollaire, on constate une augmentation de 11,123,000 fr. sur les entrées des produits manufacturés.

Le tableau des exportations accuse sur plusieurs chapitres des augmentations dont les principales portent sur les objets fabriqués et les colis-postaux, avec les chiffres respectifs de 38,281,000 et de 17,333,000 fr. Toutefois il est bon de faire remarquer que la métallurgie, sous différentes formes, a presque exclusivement bénéficié de la majoration indiquée plus haut ; l'exportation des fils et tissus a subi des diminutions assez sensibles.

En résumé, on peut dire que d'une façon générale les résultats sont peu favorables.

J. Petit-Leduc.

FRANCE.

Marseille et Gênes. — A propos de la si désastreuse grève de Marseille, M. Georges Villiers publie dans le *Temps* une longue étude dans laquelle il met en parallèle la situation de notre grand port méditerranéen et les progrès de son dangereux rival, le port de Gênes.

En face de Marseille, dit M. Villiers, Gênes n'a pas encore partie gagnée. Mais chaque année, la distance qui sépare les deux villes diminue. Chaque année, la situation, naguère inattaquable, de notre grand port français dans la Méditerranée est plus sérieusement menacée. C'est ici que l'examen des chiffres devient indispensable. Je retiendrai seulement les plus impressionnants.

A comparer d'abord l'étendue et l'outillage des deux ports, on constate que les avantages se balancent et que, si à certains égards, Marseille garde sa supériorité, Gênes l'emporte à d'autres points de vue. Le tableau suivant permettra de s'en rendre compte :

	Marseille.	Gênes.
	—	—
Surface d'eau	150 hectares.	222 hectares.
Longueur des quais	12 kilom. 6.	8 kilom. 6.
Voies ferrées	42 kilom.	48 kilom.
Appareils hydrauliques	117	67

A ces chiffres, qui datent de dix huit mois, il faut ajouter que les travaux projetés à Gênes, même en tenant compte de ceux prévus pour Marseille, tourneront, dans la comparaison, au profit du port italien. C'est d'ailleurs par un retour en arrière que cette comparaison prend tout son sens. Un second tableau, présentant à quatre dates différentes l'avance de Marseille sur Gênes, est à cet égard significatif :

	1880	1885	1895	1900
	—	—	—	—
Avance de Marseille sur Gênes en tonnes de marchandises	3.000.000	2.300.000	1.000.000	984.000

Et l'on peut noter en outre, qu'en 1902, cette avance était tombée à 690,000 tonnes.

Si l'on considère, enfin, à un point de vue plus analytique, les trois dernières années 1901, 1902, 1903, il en résulte le tableau que voici :

	1901	1902	1903
	—	—	—
Avance de Marseille :			
1° En nombre de navires	4.600	3.875	4.858
2° En tonneaux de jauge	2.946.000	2.122.000	2.982.000
3° En tonneaux de marchandises	1.102.000	690.000	984.000

La dernière année serait donc plutôt satisfaisante, si l'on ne devait ajouter que le tonnage de Marseille comprend un grand nombre de navires sur lest, tandis

qu'à Gênes le nombre des marchandises embarquées et débarquées augmente continuellement — si surtout, en calculant le coefficient de progression annuelle du trafic dans les deux ports, on ne constatait qu'il est à Marseille de 1 % et à Gênes de plus de 5 %. L'augmentation du mouvement commercial de Marseille a été de 1870 à 1903 de 124 %. Celle de Gênes a dépassé 600 %. Ces quatre chiffres sont décisifs. Comment n'y pas lire notre condamnation ?

Si l'on songe, de plus, que le tunnel du Simplon, avant deux ans d'ici, amènera à Gênes, en raison de la rapidité du parcours, tout le trafic de la Suisse occidentale qui, actuellement, se dirige sur la France, on ne doutera pas de la nécessité où est Marseille de tendre toutes ses forces vers sa défense. L'ennemi est à ses portes.

EUROPE.

Les progrès économiques de la Belgique. — La courbe moyenne de notre activité extérieure est constamment ascensionnelle. Notre commerce général avec le dehors, dit le *Moniteur des Intérêts Matériels*, de Bruxelles (importations et exportations réunies) se chiffrait par 209 millions de francs vers 1830 et a passé graduellement à plus de 8 milliards en 1903. Dans cette gradation nous remarquons quatre grandes périodes : 1° un progrès lent de 1830 jusque vers 1850, où l'on arrive à environ 800 millions ; 2° une phase brillante de 1850 à 1870, durant laquelle nous gagnons 2 milliards 400 millions en vingt ans ; 3° un saut brusque de 3,200 millions à 4,400 en la seule année de la guerre franco-allemande ; 4° une période non moins accentuée que l'avant-dernière et qui nous mène en trente ans de 4,400 millions à près du double, avec une avance de 1 1/3 milliard par dizaine d'années.

Durant cette dernière et, espérons-le, non ultime étape, nous avons assisté à trois moments de déchéance relative, surtout au point de vue exportations : 1877-1878, 1885 et 1894. Mais nous les avons promptement vaincus, pour repartir de plus belle. L'année 1901, réaction des beaux succès de 1899, n'a été qu'un recul minime autant que de courte durée ; nous nous sommes ressaisis aussitôt, pour franchir en 1902 et 1903 deux des plus remarquables bonds annuels que nous ayons jamais accomplis. Nos exportations, en effet, ont varié comme suit : en 1898, 3,020 millions ; en 1899, 3,352 millions ; en 1900, 3,298 millions ; en 1901, 3,239 millions ; en 1902, 3,473 millions ; en 1903, 3,890 millions de francs.

Cette constatation est une de celles qui surprendront le plus nos capitalistes ; encore tout déconfits de leurs déceptions d'il y a deux ans, ils restent volontiers sous l'impression qu'un arrêt irrémédiable ou difficile à réparer s'est produit dans notre mouvement d'expansion : celui-ci s'affirme, au contraire, depuis deux ans avec une force inconnue dans nos annales commerciales, si l'on en excepte le phénomène extraordinaire de 1870.

Nous ajouterons que les mêmes indications d'ensemble fournies par la courbe de notre commerce général se retrouvent dans celle de notre commerce spécial, qui caractérise plus particulièrement notre activité industrielle ; aussi bien comme nation productrice que comme pays de transit, la Belgique, pas plus depuis 1901 qu'auparavant, ne cesse d'affirmer sa vitalité croissante. Il nous est donc permis d'avoir encore foi en l'avenir en nous appuyant sur autre chose que de pures aspirations patriotiques, en laissant parler simplement la statistique, brutale quand

elle réjouit comme quand elle confond ceux auxquels elle s'adresse. Rappelons au surplus, que nous avons été tout récemment amené à formuler des remarques identiques à propos d'un relevé publié par nous et relatif à notre production sidérurgique comparée.

Une particularité sur laquelle nous voulons attirer aussi l'attention est celle à laquelle nous venons déjà de toucher. Le lopin de terre qu'est la Belgique dans la carte du monde grandit singulièrement aux yeux de celui qui considère le double rôle qu'elle joue de par sa position naturelle, géographique et géologique ; en raison de sa fabrication propre et comme trait d'union entre ses grands voisins producteurs et les nations consommatrices, la Belgique est, à deux points de vue distincts, un des principaux facteurs de l'alimentation mondiale : il y a toute une partie de l'Europe, en dehors de nous, qui importe et exporte par chez nous, qui a besoin de notre intermédiaire, soit par terre, soit par mer, pour entretenir ses relations naturelles extérieures.

Eh bien, vis-à-vis des clients qui nous confient leurs transports, comme vis-à-vis de ceux qui achètent nos produits, nous maintenons et améliorons notre position. Ni sur le terrain de la concurrence contre nos voisins, ni sur le terrain de l'aide apportée aux mêmes voisins nous ne déméritons nullement, au contraire. C'est ce que les chiffres vont nous permettre d'établir.

En 1830, il ne transitait guère par notre pays que pour une dizaine de millions de produits étrangers, ce qui représentait la dixième partie de nos exportations de produits indigènes ; à cette époque, nous ne comptions donc que comme producteurs. Depuis lors, notre réseau de communications ferrées et fluviales a été créé et développé et il comporte aujourd'hui 4,586 kilomètres de chemins de fer de grande communication (plus 2,240 kilomètres de lignes vicinales), 1,978 kilomètres de voies navigables et des ports spécialement aménagés selon leur destination.

Ces communications ont été trouvées avantageuses par nos voisins, qui ont fini par les utiliser presque autant que nous-mêmes : de 1830 à 1850 nos services de transit ont progressé plus vite même que nos exportations, puisque vers 1850 les deux courbes se sont rencontrées. Depuis lors elles cheminent sensiblement de concert, notre commerce de transit et notre commerce d'exportation directe progressant à peu près parallèlement ; le premier avait pris le pas vers 1888-1890 avec un gros milliard et demi contre un un quart ; l'inverse se présente maintenant avec moins de 1,800 millions contre plus de 2,100 millions.

Il est donc avéré, par une expérience de trois quarts de siècle chaque année plus probante, que le pays n'est pas seulement bien placé et outillé pour produire et pour exporter sa production, mais qu'il est non moins bien armé pour exporter encore une part de production d'autrui. C'est la démonstration la plus éclatante d'une situation supérieure : nos concurrents l'attestent eux-mêmes de la façon la moins équivoque en passant par chez nous pour aborder le dehors.

Nous sommes si bien placés dans la chaîne des relations internationales que ceux mêmes contre qui nous luttons éprouvent le besoin ou reconnaissent l'utilité d'emprunter notre sol et les moyens de transport que nous y avons créés. Il ne nous déplaît pas de faire ressortir cet important atout naturel que l'industrie belge tient dans son jeu et que nous nous sommes organisés pour bien garder. Il est une des explications de ce phénomène économique de la résistance et des progrès de notre commerce extérieur, en dépit des barrières qui se sont élevées devant nous de droite et de gauche ; les obstacles artificiels puisés dans l'arsenal des lois douanières peuvent gêner, mais non réduire les détenteurs d'avantages naturels, tels que les nôtres.

AFRIQUE.

Situation économique de l'Algérie. — Sous la signature d'un publiciste, M. Ladermann, lui-même colon en Algérie, nous trouvons dans le journal le *Signal*, l'étude suivante qui offre de l'intérêt :

« La France a importé l'an dernier 2,457,459 quintaux de blé. Les pays étrangers, Russie, États-Unis, Italie, Roumanie et Australie, ont envoyé un total de 477,741 quintaux représentant une valeur de 8,121,597 francs. Le restant de l'importation arrivait d'Algérie pour 1,707,785 quintaux et de Tunisie pour 271,933 qx. La valeur totale de l'exportation nord-africaine s'élevait à 41,574,078 fr.

Les blés durs venaient de Médéa, des Hauts-Plateaux, de Sétif et les blés tendres de l'Oranie.

1,546,064 quintaux d'orge ont été importés en France à la même époque. 1,516,718 quintaux ont été fournis par l'Algérie, 12,534 par la Tunisie et 16,812 par l'Autriche-Hongrie. Cette exportation algérienne a été payée 21,037,215 fr. par le commerce français.

L'importation d'avoine a été de 2,066,367 quintaux, dont 985,406 étaient exportés par la Russie, la Turquie et l'Espagne et 1,080,981 quintaux valant 16,754,896 fr. par l'Algérie.

La France a importé en vins ordinaires, 4,290,000 hectolitres sur lesquels 379,000 venaient d'Espagne, de Grèce ou d'Italie, et 3,896,000 de l'Algérie. La contribution de la Tunisie a été seulement de 13,000 hectolitres. En 1900, les importations étrangères et algériennes se balançaient, en 1901, l'étranger ne fournissait que le quart et en 1902 le dixième de l'importation de notre colonie. On voit donc quel préjudice la continuation de la grève des inscrits maritimes apporterait à la prochaine campagne vinicole.

Les vins de Mistelles dont 203,722 hectolitres ont été importés en 1902, marquent encore d'une façon plus frappante la place occupée dans cette partie de la production nationale par le vignoble nord-africain. L'étranger, en effet, n'a fourni que 36 hectolitres estimés à 1,260 fr., la Tunisie 591 estimés à 20,685 fr., et l'Algérie 203,095 hectos estimés à 7,108,325 fr.

La proportion est différente pour l'exportation algérienne des vins de liqueurs. Sur une importation de 251,528 hectolitres, l'étranger a fourni 145,268 hectos, tandis que la Tunisie envoyait seulement 2,539 hectos et l'Algérie 3,718.

La France a reçu 20,915,000 kilogs d'huiles d'olives. La part de l'Algérie a été de 6,169,000 kilogs et celle de la Tunisie de 5,230,000. Les olives de conserve dont 930,000 kilogs sont entrés en France, venaient d'Espagne et de Grèce pour les deux tiers et de l'Algérie pour l'autre tiers (2,970 quintaux).

Dans quelques années sans doute, la production et l'exportation algérienne des olives de conserve suffira pour alimenter tous les marchés français. Des plantations nombreuses couvrent nos montagnes et donnent déjà des résultats encourageants.

Certaines variétés renommées sont réclamées par les exportateurs et fournissent de beaux fruits supérieurs à ceux d'Espagne.

Les variétés les plus connues sont les grosses olives indigènes : l'Adjéraz, le

Bouchouk, l'olive de Tlemcen, La Tefat et pour la Tunisie, la Besbassi, Limi Marsalina, Sonaba-el-Aljia.

L'Algérie a envoyé en légumes frais, haricots verts, tomates, petits pois et artichauts, 95,130 quintaux sur les 177,490 de l'importation française, et en pommes de terre, 74,290 quintaux sur 441,790 quintaux achetés en France en 1902.

La métropole a importé 21,982,000 kilogs de fèves en grains. Dans ce chiffre, l'Algérie figure pour 4,520,000 kilogs et la Tunisie pour 1,397,000.

Les raisins de table, dont 49,840 quintaux ont été importés en France, sont venus d'Espagne pour 10,040 quintaux et d'Algérie pour 39,810 quintaux.

La production algérienne des oranges et citrons livrée à l'importation française, a été de 1,709,000 kilogs, celle de Tunisie de 196,000 kilogs.

La vente des mandarines a accusé 2,211,000 kilogs pour notre colonie et 11,000 pour la Tunisie sur une importation totale de 5,110,000 kilogs.

Les figues sèches ont aussi un écoulement très grand sur les marchés français, car le Nord de l'Afrique fournit 10,754,000 kilogs sur les 17,340,000 kilogs nécessaires au commerce et, en plus, a encore envoyé à l'étranger 1,661,000 kilogs.

Cette culture fait vivre une grande partie de la population kabyle qui cultive avec beaucoup de soins, les différentes espèces demandées par les marchands : les figues Tharanimt, Thaamriout, Tamlouit, Timlouit et Tamsingout, qui se distinguent les unes des autres par un sucrage plus ou moins élevé, une peau plus fine ou plus épaisse et une teinte plus ou moins sombre. Une nouvelle variété introduite par la Station du Service Botanique algérien, la figue de Smyrne, a déjà donné des résultats satisfaisants et augmentera notablement la production annuelle.

Les régions de l'Arba, Rovigo, Boufarik, Alger et Cheiagas, ont envoyé en France, 370 quintaux d'essence de géranium rosat. L'Algérie, dans quelques années, arrivera à supplanter le commerce étranger qui fournit encore 400 quintaux sur 770 quintaux d'importation annuelle.

La production algérienne des essences a été dépréciée au point de vue des prix depuis dix ans. Autrefois, le kilogramme d'essence s'enlevait à 80 et 100 fr., puis est descendu à 30 et 35 fr. Cette baisse provenait de la surproduction des grandes exploitations des Indes, de l'Espagne et de la Réunion.

La nouvelle réglementation douanière élevant les droits de douane pour le géranium à 1,000 fr. le quintal au maximum et 500 fr. au minimum, a pu arrêter la crise de cette branche de la culture africaine.

Viennent ensuite les petits produits de la colonie : graines de lin, caroubes, sorgho à balais, etc., etc.

L'exportation générale de l'Algérie a été pour l'année 1902, de 716,563,000 fr. de produits coloniaux envoyés en France, et de 14,671,910 fr. de denrées exportées à l'étranger.

Or, par suite des lois actuelles réservant le transit à nos seuls nationaux, on peut juger par ces chiffres de l'importance des transports et par cela même des pertes considérables que supporte en temps de grève, notre colonie.

L'exportation n'est pas tout. L'Algérie est tributaire de la mère-patrie pour un certain nombre de produits industriels ou alimentaires qui arrivent dans nos ports chaque semaine avec les paquebots-poste.

Par exemple : l'Algérie a reçu en 1902, 51,000 quintaux de légumes secs valant 1,650,000 fr., alors qu'elle exportait seulement 4,000 quintaux en France.

Le chiffre de l'importation algérienne de conserves, de beurres, graisses, fromages est très élevé. Elle reçoit également 309,000 kilogs de raisins secs, valant 233,000 fr., et sur lesquels, 235,000 kilogs venaient d'Espagne et 70,000 de France.

L'Algérie achète encore chaque année 87,000 kilogs de pruneaux d'Agen, 808,000 kilogs de marrons et châtaignes, 456,000 kilogs d'œufs de provenance marocaine en presque totalité, 157,000 kilogs de volailles grasses; enfin, 3,140 quintaux de miel ».

Après cet exposé de la situation économique, l'auteur montre tout le tort que cause à l'Algérie la grève de Marseille. Il termine par ces réflexions judicieuses :

« L'Algérie souffre à l'heure actuelle de l'organisation des transports par mer et de la liberté des grèves; que l'Algérie s'entende et montre par l'organisation d'un syndicat maritime qu'elle peut se passer d'intermédiaires. C'est par la coopération seule que nos colons se débarrasseront de tous les parasites qui vivent à leurs dépens ».

AMÉRIQUE.

Les progrès du Mexique. — Les journaux publient d'intéressants extraits du rapport adressé au Foreign Office par M. Leay, consul britannique à Mexico. Cet agent constate que le Mexique a fait d'énormes progrès, depuis dix ou quinze ans. Sa population est maintenant de 15 millions d'âmes et ses chemins de fer comptent près de 20,000 kilomètres en exploitation, sans parler des voies en cours de construction.

Depuis l'an dernier, le Mexique est devenu le plus grand producteur d'argent du monde, titre qu'il enlève aux États-Unis. Sa production est montée à 60 millions d'onces, alors que la production totale du globe est de 165 millions. En 1891, le Mexique ne produisait encore que 32 millions d'onces.

Cette prospérité est due en grande partie aux capitaux français, plus de 200 millions de francs engagés dans les diverses industries. La découverte récente de gisements pétrolifères dans la région du golfe constituera pour la République une nouvelle et inépuisable source de richesses.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
V. DELAHODDE.

Lille Imp. L. Danel

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du Jeudi 20 Octobre 1904.

Présidence de M. ERNEST NICOLLE, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Quarré-Reybourbon, Delahodde, Dr Vermersch, Fernaux-Defrance, Henri Beaufort, Dr Eustache, Lefebvre, Pajot, Palliez, Schotsmans, Raymond Théry et Van Troostenberghe prennent place au Bureau.

Se font excuser MM. Merchier, Houbron, général Avon, Godin.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale (27 Juillet) a été publié au Bulletin d'Août et est adopté.

Adhésions nouvelles. — 16 nouveaux Sociétaires ont été admis par le Comité d'Études dans la seule séance qu'il a tenue le 14 Octobre depuis la dernière Assemblée. Leurs noms seront annexés au présent procès-verbal.

Démission de M. Raymond Théry, Secrétaire-Général-adjoint. — Le Président annonce que M. R. Théry, en raison d'occupations et d'intérêts nouveaux qui l'absorbent maintenant, a été obligé de renoncer à ses fonctions, malgré les sentiments dévoués dont il continue à faire profession pour la Société. Le Président adresse de justes éloges au talent dont il a fait preuve et à la régularité qu'il a toujours apportée dans la rédaction et la publication du Bulletin, comme dans l'organisation des Concours ; il exprime les regrets que sa détermination cause à tous ses collègues. Ces sentiments ont trouvé un cordial écho dans la dernière réunion du Comité d'Études, où, sur la proposition du Président, M. Théry, qui veut bien rester Membre du Comité, a été unanimement acclamé Secrétaire-Général-adjoint honoraire.

M. Théry, en cette circonstance, a protesté éloquemment de son cordial attachement aux intérêts de la Société, et de son désir de continuer à prendre part à nos travaux dans la mesure qui lui sera possible.

Élection de M. Victor Delahodde aux fonctions de Secrétaire-Général-adjoint. — M. R. Théry, préoccupé d'être dignement remplacé, a désigné lui-même aux suffrages de ses collègues M. Victor Delahodde, qui lui avait déjà succédé comme rapporteur de la Commission des Concours. M. Victor Delahodde a été élu à ce poste dans la même séance. Les nombreux et importants services qu'il a rendus déjà à la Société sont une garantie certaine de ceux qu'elle attend de lui dans l'avenir.

D'unanimes applaudissements ont ratifié ce choix.

Nomination de M. Ardaillon au Rectorat de l'Académie de Besançon. — L'Assemblée, sur la proposition du Président, exprime ses félicitations au nouveau titulaire de cette haute fonction. Mais il faut aussi consigner au procès-verbal le vif et unanime regret de voir s'éloigner de Lille un collaborateur dont la science géographique est justement appréciée.

Rectification de l'altitude du Mont de Cassel. — Notre Archiviste, M. Cantineau, qui consacre ses laborieuses recherches à la géologie aussi bien qu'à l'archéologie et à la géographie, a publié dans notre Bulletin de Mai des constatations relatives au Mont de Cassel.

L'altitude du Mont portée sur les cartes était signalée comme erronée dans cet article qui a attiré l'attention du Service du Nivellement général de la France. Elle a été vérifiée sur les ordres de M. Charles Lallemand, Directeur du Nivellement et trouvée de 173 m. 50 au lieu de 157 m., chiffre de la carte de l'État-Major. Ainsi sont confirmées les observations de notre collègue. La Société prend part à l'honneur qu'il en reçoit et lui adresse ses félicitations.

Distinctions honorifiques. — M. Adolphe Desbordes, Directeur des Douanes à Lille, Membre de la Société, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur.

Décès. — Nous avons à regretter la mort des Membres suivants :

MM. Henri Carissimo, Président du Tribunal de Commerce de Roubaix.
Victor Catoire, négociant à Lille.
Edmond Lefèvre, » »
Paul Mottez, » »
le Docteur Van Péteghem père.

Ils laissent tous derrière eux le souvenir d'une vie honorablement remplie et le Président se fait l'interprète de la Société pour exprimer à leurs familles de vifs et sympathiques regrets.

M. le Président signale aussi avec peine le décès de M. le Lieutenant-Colonel d'État-Major en retraite Derrien, Président d'honneur de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran. M. le Colonel Derrien avait été il y a une vingtaine d'années le chef d'une mission marquante au Soudan. Nous possédons plusieurs cartes dues à ses travaux. Ceux-ci ne se sont du reste jamais interrompus jusqu'à sa mort, et se sont dirigés surtout dans les derniers temps vers l'archéologie.

Excursions :

5 au 24 Août. — Excursion en Suisse. — Directeurs : MM. Henri Beaufort et Auguste Crepy. — 11 personnes.

6 et 7 Septembre. — Excursion à Coucy-le-Château, Compiègne et Pierrefonds. — Directeurs : MM. Decramer et Bonvalot. — 17 personnes.

22 au 30 Septembre. — Excursion dans la Marne, les Vosges, l'Alsace. — Directeurs : MM. Van Troostenberghe et Albert Calonne. — 21 personnes.

Ainsi se trouve complété le programme de la saison. Celle-ci a eu le succès auquel nous ont habitués les organisateurs zélés et entendus ; tous les éloges de la Société leur sont dûs. Les excursions constituent en effet une branche très importante de notre action ; c'est l'étude de géographie la plus pratique et la plus

féconde; l'agrément s'y joint et les participants en rapportent des impressions précieuses. Aussi l'Assemblée vote des remerciments à la Commission des Excursions, et particulièrement à son distingué Président M. Henri Beaufort. Il faudrait d'ailleurs en citer bien des membres comme modèles, c'est par un sentiment de discrétion que le Président s'en abstient.

Conférences, — La série en a été inaugurée dimanche 16 Octobre par notre Secrétaire-Général, M. Merchier, parlant de son voyage de vacances dans l'*Ardenne française*, sur les bords de la *Meuse* et de la *Semoy*. La salle était comble et l'auditoire a été charmé par l'habile mélange que l'orateur a su faire de science, de géographie, d'histoire et de légendes, agréablement relevé de remarques et d'anecdoctes humoristiques. Comme le Président l'a dit dimanche, c'était ouvrir la saison sous les auspices les plus favorables.

Le Président exprime le souhait que la suite n'amène aucune déception pour les bienveillants auditeurs de nos réunions.

43e Congrès des Sociétés savantes. — Il se tiendra à Alger à la suite du Congrès des Orientalistes, du mercredi 19 au mercredi 26 Avril 1905, avec suspension les 21, 23 et 24 Avril.

Un avis a été inséré à ce sujet dans le Bulletin d'Août. Le programme est déposé au Secrétariat à la disposition des Sociétaires.

Conférence de M. le Dr Vermersch, Secrétaire : Impressions d'un Voyage en Écosse. — La relation de notre collègue met heureusement en relief les beautés de ce pays. Elle constitue un excellent guide pour ceux qui voudraient à leur tour le visiter. Sa simplicité et son absence de prétentions ne lui donnent que plus de saveur, et rien de ce qui doit attirer l'attention n'y est négligé.

A son retour, M. le Dr Vermersch a fait don à notre Bibliothèque de 3 cartes pliantes très détaillées des régions qu'il a parcourues.

Il ne faut pas hésiter à classer son voyage parmi ceux qui profitent directement à la Société, malgré un caractère tout personnel et familial. Aussi le Président remercie l'orateur de l'avoir entrepris autant que d'en donner l'intéressant récit à l'Assemblée et dans le Bulletin ensuite.

La séance est levée à dix heures

MEMBRES NOUVEAUX ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 JUILLET 1904

Nos d'inscription. MM.

4444. Huvenne, entrepreneur, 84, rue Fontenoy, Roubaix.
Présentés par MM. *Alphonse Allard* et *J. Cléty.*

4445. Lesage-Suin, pharmacien, 123, rue de Roubaix, Tourcoing.
Decramer et *Henri Beaufort.*

4446. Six (Paul), 29, rue du Collège, Roubaix.
Decramer et *Henri Beaufort.*

Nos d'inscription. MM.

4447. Deschemaeker (Albert), 27, rue Auguste-Bonte.
Deleborre et *Vandenbussche.*

4448. Quenson de la Hennerie (Augustin), fondé de pouvoirs de la Banque Devilder, Armentières.
Ernest Nicolle et *Van Troostenberghe.*

4449. Leclercq (Jules), employé, 76, rue du Molinel.
Jada et *Paul Liagre.*

4450. Cordier, officier d'administration à l'Intendance de Lille.
Quarré-Reybourbon et *Fernaux.*

4451. Bayart (le Chanoine), professeur aux Facultés libres de Lille.
L'Abbé Lesne et *Ernest Nicolle.*

4452. Henneton (Alfred), ingénieur-électricien, 5, rue Colson.
Ernest Nicolle et *Bigo-Danel.*

4453. Faure (Melle B.), 17 *bis*, rue Masséna.
Ch. Deleborre et *Mme Vandenbussche.*

4454. Parent fils (Albert), filateur, Lannoy.
Van Troostenberghe et *Vandenbosche.*

4455. Quenson de la Hennerie, anc. mag., maire de Nielle-lez-Bléquin (P.-de-C.).
Van Troostenberghe et *Ernest Nicolle.*

4456. Steverlynck-Lefebvre (Eugène), manufacturier, 26, rue de Roubaix.
Paul Rouzé-Steverlynck et *Paul Dufour-Rouzé.*

4457. Leys (Melle Léonie), 102 *bis*, rue des Postes.
Dr Vermersch et *L. Leys.*

4458. Montaigne (Docteur), 160, rue de l'Ommelet, Roubaix.
Raymond Théry et *F. Didry.*

4459. Delecœuillerie (Docteur), 1, rue de Lannoy, Roubaix.
Raymond Théry et *F. Didry*

LIVRES ET CARTES
REÇUS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 JUILLET 1904.

I. — Livres

DONS.

La bataille de Mons-en-Pévèle, par l'abbé Jules Hérent (Lille, Lefebvre-Ducrocq, 1904). — Don de MM. Beaufort et Vermersch.

Ardouin Dumazet. Voyage en France. 39e série : Pyrénées, partie orientale.
— — 40e série : Pyrénées centrales.
— — 41e série : Pyrénées, partie occidentale. (Paris, Berger-Levrault, 1904). — Don de l'Éditeur.

Commandant James Plé : Exposé sommaire des opérations de délimitation entre le Dahomey et le Togo (1898 à 1900). Paris, Lavauzelle. — Don de l'Auteur.

Monthly report of the Department of trade and Commerce of Canada, Aug., 1903 (Ottawa, Government printing. 1903). — Don de M. Louis Gosset, de Reims et Montréal.

Annuaire statistique du Canada, 1902 (Ottawa, 1903). — Don de M. le Ministre de l'Agriculture du Canada.

Les grandes Usines, de Turgan, établissements Th. Michau et Cie, à Beauvois (Nord). — Don du Directeur de l'usine, M. Delétang.

Congrès archéologique de France, LXIXe session, à Troyes et Provins, en 1902. — Don de la Société française d'Archéologie.

II. — CARTES.

DONS.

Carte de Madagascar, État-Major, au 1/500,000e, en 8 feuilles. — Don de M. le Général Galliéni.

Deux cartes minières de Madagascar, au 1/3,500,000e. — Don de M. le Général Galliéni.

Trois cartes coloriées de l'Écosse (Touring-Maps). — Don de M. le Dr Vermersch.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

L'AUSTRALIE AUX AUSTRALIENS

LES DÉBUTS D'UNE NATION NOUVELLE

L'AUSTRALIE ET LA FRANCE

AUX NOUVELLES-HÉBRIDES

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le Jeudi 7 Avril 1903,

Par M. GASTON BORDAT,
Explorateur, Chargé de Missions.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESDAMES,
MESSIEURS,

L'Australie est un des pays les moins connus du monde.

On sait vaguement qu'elle est un vaste continent, où l'on trouve de

l'or et où l'on élève des moutons, mais on possède en général des idées peu précises sur sa valeur réelle et sur son avenir possible. Je l'ai constaté dans tous les milieux, non seulement chez les Français qui, comme chacun sait, ignorent la géographie, mais chez les Anglais eux-mêmes. On s'occupe volontiers, chez nos voisins, des autres parties du globe, mais c'est un fait que *l'Australie n'intéresse pas.*

Est-ce à dire qu'elle ne soit pas intéressante ? je ne le pense pas. Elle me paraît digne, au contraire, de mériter notre attention, et aussi d'éveiller notre curiosité.

Ça toujours été un pays singulier que l'Australie, un pays différent des autres. Sa nature, sa faune, sa flore, tout en elle est spécial. On y rencontre des espèces bizarres, des phénomènes extraordinaires ; c'est là qu'on trouve l'ornithorynque, ce curieux animal qui procède à la fois du poisson, de l'oiseau et du mammifère, et l'on peut vraiment dire que c'est un pays de surprises.

Il faut croire, Mesdames et Messieurs, que ce milieu est contagieux, car l'Australie, tout en demeurant singulière par nature, est devenue aussi originale par le fait de ses habitants. Elle présente aujourd'hui l'aspect d'un vaste « laboratoire de science sociale ». Nulle part au monde on n'a poussé aussi loin l'application des théories les plus extravagantes en cette matière, nulle part on n'a fait plus de socialisme pratique, nulle part on n'est plus féministe, — vous savez que les femmes australiennes possèdent aujourd'hui le vote politique sur un pied d'égalité parfaite avec les hommes.

Au moment où l'on veut préconiser chez nous l'application de graves remèdes sociaux dont on fait là-bas l'expérience, il peut nous être avantageux d'observer leurs premiers résultats. Je ne veux certes pas dire que ces épreuves soient pour nous décisives, — les milieux sont trop différents, — mais, sans pouvoir en tirer des conclusions certaines, nous pouvons toujours y trouver des arguments, plus positifs et plus solides que ceux qu'on édifie sur simple théorie.

Il y a plus encore. L'Australie doit nous intéresser spécialement, nous Français, en ce qu'elle est la grande voisine de nos belles colonies du Pacifique sud. Nous occupons aux Antipodes une certaine place, dont on ignore beaucoup chez nous. Nous nous trouvons partie en cause dans tous les événements qui ont pour théâtre les mers australes, et, au moment où ces régions vont acquérir une importance encore plus grande par suite du percement prochain de l'isthme de Panama,

nous sommes appelés à y jouer un rôle et nous devons les mieux connaître.

C'est pourquoi je remercie sincèrement la *Société de Géographie de Lille* d'avoir bien voulu me demander de venir vous en parler ce soir.

. . . .

Ce qui semble surtout frappant dans l'histoire de l'Australie, c'est la rapidité extraordinaire et soudaine de son développement. Ce qui surprend le voyageur qui débarque là-bas pour la première fois, c'est la splendeur et l'énormité des grandes villes, bâties à l'instar des plus belles capitales d'Europe et d'Amérique. La façade en est merveilleuse. Nous verrons tout à l'heure combien ces apparences sont trompeuses : je ne veux pas anticiper.

L'origine du peuplement de l'Australie par la race blanche remonte à 1788, au moment où l'Angleterre en fit un lieu de déportation pour ses criminels. L'occupation européenne a donc son origine dans l'institution du Bagne. Il ne faut pas, d'ailleurs, en conclure, comme l'ont fait certains écrivains fantaisistes, que c'est un pays de bandits. Ce serait tout à fait inexact.

En effet, la population libre a bien vite submergé l'élément pénal. En 1837, il y avait en Australie 77.000 blancs, dont seulement 28.000 forçats, et dix ans plus tard, en 1847, le Bagne fut aboli sur les vives réclamations des colons libres qui allèrent jusqu'à s'opposer par la force au débarquement d'un convoi de condamnés. Or, c'est seulement en 1851 que l'immigration devint considérable, et ce moment marque une ère absolument nouvelle dans l'histoire de l'Australie. C'est l'époque de la *découverte de l'or*.

Jusque là, on avait vécu péniblement, on avait beaucoup travaillé — on réussissait, sans doute, mais au prix de très grands efforts. Tous ceux qui prospérèrent pendant cette première période du développement australien méritent vraiment le nom de colonisateurs : l'Australie leur doit tout ce qu'elle a de plus solide.

La découverte des mines d'or, à Ballarat, dans l'État de Victoria, fut la cause d'un bouleversement général. Des milliers de personnes affluèrent, subitement, immigrants sans capacités spéciales, dévoyés, affolés par l'espoir d'un gain facile, venant « pour faire fortune », et croyant ramasser des monceaux d'or sur leur chemin.

On travailla moins, dès lors : on spécula davantage.. Pendant quarante ans, on vécut dans la fièvre. Les capitaux anglais, suivant l'immigration humaine affluèrent par milliards. A l'aide de semblables

concours, le pays se développa prodigieusement aux yeux du monde ; on comparait alors l'Australie aux États-Unis d'Amérique, et les plus optimistes en espéraient bien davantage.

Ces illusions, Messieurs, sont aujourd'hui perdues. Les Australiens ont vu trop grand, ils ont voulu aller trop vite, ils ont jeté beaucoup de poudre aux yeux du monde, mais leurs efforts n'ont pas su répondre à leurs véritables besoins. Aux fortunes les plus brillantes ont succédé les krachs les plus formidables, et, si l'on considère dans son ensemble l'œuvre accomplie pendant cette période quasi-fabuleuse où l'Australie « étonna le monde », on est bien obligé de reconnaître qu'elle est presque entière en façade.

Malgré tout, pendant cette période, on avait eu la vie facile, et, lorsqu'arriva la débâcle, la masse, venue comme je l'ai dit « pour faire fortune » et non pour travailler, s'en trouva d'autant plus déçue. Trouvant mauvais d'avoir échoué, on s'en prit aux institutions : l'oisiveté les conduisit tous à la politique.

C'est ainsi qu'après avoir été tour à tour un peuple de *travailleurs*, puis de *spéculateurs*, les Australiens sont aujourd'hui devenus un peuple de *politiciens*.

Tous ceux qui n'avaient rien à perdre ont uni leur ignorance, leur paresse et leurs déceptions, et ces masses fainéantes, affluant dans les villes, ont fondé — par une singulière ironie d'expression — le « parti du travail ». Ils sont devenus tout puissants, et je n'ai pas besoin de vous dire qu'ils ont aussi mal dirigé les affaires du pays qu'ils avaient su conduire les leurs.

Cependant l'Australie, ou, pour mieux dire l'Australasie, continuait d'être divisée en sept Etats indépendants, s'administrant séparément les uns des autres : Nouvelles-Galles du Sud, Victoria, Australie du Sud, Australie occidentale, Queensland, Tasmanie et Nouvelle-Zélande. A vrai dire, on parlait depuis longtemps déjà d'unir en un seul bloc tous ces Etats, de former aux Antipodes un grand peuple nouveau, de créer une véritable *nationalité Australienne*. Mais les rivalités étaient profondes entre les différents gouvernements, on se défiait les uns des autres, on craignait l'empiètement des plus nombreux et des plus forts, bref, cet état d'ésprit fit rejeter successivement plusieurs projets d'union. — Les méfiances réciproques se trouvaient poussées à ce point que les réseaux de chemins de fer des Etats voisins ont été construits sur un écartement différent, ce qui gêne beaucoup le commerce intérieur.

Malgré tout, vous le savez, les efforts des Fédéralistes ont fini par aboutir. Depuis le 1er janvier 1901, il existe une *Confédération australienne*. Sans perdre leur individualité, les Etats ont uni leurs intérêts communs. La Nouvelle-Zélande n'y a pas adhéré. Nous parlerons exclusivement du tout formé par les six autres colonies.

Considérons, Mesdames et Messieurs, l'Australie-Unie : Nous nous trouvons en présence d'un vaste territoire, *14 fois plus grand que la France et 10 fois moins peuplé.* On y compte à peine quatre millions d'habitants — un peu plus de la moitié de la population belge — dont 95% de Blancs, environ 35.000 Jaunes, Chinois et Japonais, et 150.000 noirs aborigènes.

Cette disproportion entre l'étendue des territoires et l'importance de la population est très frappante, et, bien que la nature du pays ne semble pas lui permettre de jamais espérer nourrir une population aussi dense que la nôtre, il paraît évident que l'une des préoccupations premières du nouvel Etat eût dû consister à ouvrir ses portes et à faire appel à l'immigration.

Hé bien ! Messieurs, c'est tout le contraire qui s'est passé. Ce jeune Etat qui, plus que tout autre, avait besoin de concours étrangers, s'est jeté dès les premiers jours dans l'exclusivisme à outrance.

Son premier cri de ralliement fut « l'Australie pour les Blancs », et il ferma la porte aux individus de race jaune. Cette mesure pouvait s'expliquer : les Chinois et les Japonais qui émigrent à l'étranger sont, en effet, généralement plus dangereux qu'utiles pour leur pays d'élection : ils vivent de rien, dépensent peu, amassent beaucoup. et finissent par s'en aller.

Mais on ne s'en tint pas là. «L'Australie pour les Blancs», ce n'était pas assez : on cria bientôt «l'Australie pour les Australiens», et la prohibition fut étendue aux Européens eux-mêmes, sans en excepter les Anglais.

Les lois fédérales actuelles permettent de refuser l'accès du territoire à tout nouveau venu jugé «non désirable», c'est le terme consacré. On y arrive par un moyen fort ingénieux : les agents du service de l'immigration sont autorisés à imposer aux nouveaux arrivants une épreuve. Cette épreuve est une dictée. Naturellement, pensez-vous. ce doit être une dictée en anglais, puisque nous débarquons dans un pays de langue anglaise, on veut fermer la porte aux ignorants ! — Du tout. Il s'agit d'une dictée — de cinquante mots — dans une langue européenne *quelconque*, aux choix de l'examinateur. C'est

dire qu'il est aisé d'exclure n'importe qui. A moins d'être polyglotte, il semble en effet difficile d'échapper à l'intransigeance de cette loi, et l'on n'a mieux à faire alors qu'à se rembarquer pour le vieux monde.

Pareille mésaventure ne m'est pas arrivée, je me hâte de le dire. On m'a, bien au contraire, prodigué les faveurs d'une hospitalité particulièrement cordiale et gracieuse. Pourtant, j'ai vu moi-même plusieurs applications de cette loi ridicule qui n'est pas, comme vous pourriez l'imaginer, un simple épouvantail pour écarter les gens dangereux. J'ai vu, entr'autres, prohiber l'entrée du territoire à six ouvriers chapeliers, *Anglais*, venant de Londres, et qui désiraient s'engager chez un fabricant de Sydney. — On prétendait qu'on n'avait pas besoin d'eux, que leur concours ne semblait pas indispensable à l'industrie australienne, qu'il y avait déjà là-bas bien assez de chapeliers qui gagnaient péniblement leur vie et que ce n'était pas le moment de leur imposer de nouveaux concurrents — l'affaire fit beaucoup de bruit —. Un peu plus tard, on s'en prit au Sultan de Johore, sujet anglais lui aussi, qui voyageait *pour son plaisir* : on le retint quinze jours à bord, et c'est seulement sur les observations réitérées du Gouvernement britannique qu'on finit par l'autoriser à débarquer.

Tout çà paraît invraisemblable. C'est une comédie, mais c'est une comédie vécue, et je pourrais multiplier sur ce sujet les exemples les plus authentiques. Naturellement, ces rigueurs ne sont pas faites pour encourager les voyageurs et les immigrants. L'Australie est déjà assez loin ! Si l'on n'est pas même sûr de pouvoir mettre pied à terre après une traversée de trente jours, on hésite d'autant plus à s'embarquer. *On n'y va plus.* Et c'est ainsi que l'Australie s'isole, vit ramassée sur elle-même, s'étiole en quelque sorte et s'affaiblit tous les jours un peu plus.

Partant de ce principe — d'ailleurs faux — que moins ils seront nombreux, plus l'existence leur deviendra facile, les Australiens veulent demeurer entre eux, comme en famille, mais ce n'est pas hélas ! pour croître et multiplier : ils ont peu d'enfants et ils ne travaillent pas. Ce sont des exubérants, des impulsifs, par dessus tout des imprévoyants. On dirait vraiment qu'ils ont tenu à se rendre aussi singuliers et aussi originaux que la nature du pays qu'ils habitent. On l'a dit, *c'est une nation qui se suicide*. J'achèverai de le montrer.

La principale ressource de l'Australie, c'est l'élevage. Les mines constituent sans doute une énorme richesse, mais elle est loin d'être aussi importante. Ce qui fait la valeur de l'Australie économique, c'est l'industrie pastorale, c'est la laine.

Le mouton australien est d'importation européenne. Si nous croyons les statistiques, on en comptait 105 en 1792. Cent ans plus tard, en 1892, il y en avait 125 millions. Ce progrès magnifique montre bien la vertu du pays à ce point de vue particulier. Malheureusement, l'Australie est victime de sécheresses à peu près périodiques — elle vient d'en subir une, terrible, qui a duré sept ans et qui lui a enlevé 60 millions de moutons, soit la moitié de son effectif. Ce fut un vrai désastre ! J'ai traversé là-bas l'été dernier des campagnes entièrement jonchées de squelettes d'animaux.

Ce n'est pas la première fois que ça arrive. Quand il pleut, au contraire, c'est un vrai déluge ! Il s'établit en quelque sorte une compensation, et si l'on considère par exemple une période de dix années, on constate que le volume d'eau qui tombe est normal. Il semble donc que l'on pourrait aménager les eaux, construire des canaux et des réservoirs et prévenir ainsi de nouveaux désastres. Assurément, Messieurs, mais ce serait prévoir, et la prévoyance n'est pas une vertu australienne. En réalité, on n'a rien fait du tout pour protéger la première industrie du pays, on vit au jour le jour, on mène une existence large et joyeuse pendant les bonnes années, quitte à mourir de faim et de soif pendant les mauvaises.

Car, dans certains districts, la population même en vint à manquer d'eau pour ses propres besoins. Et, à propos de cette disette d'eau, je m'en voudrais de ne pas vous raconter les exploits d'un brave individu qui, ayant probablement échoué dans l'exploitation des mines d'or, résolut de refaire sa fortune en exploitant la crédulité de ses concitoyens. Vous verrez qu'il y réussit dans une certaine mesure. Nous connaissons tous des prophètes, et il existe aussi chez nous des gens, des savants dans leur genre, qui font profession de prédire le temps. Notre individu fit mieux que cela : annoncer la température, pour lui, c'était un jeu ; il prétendit, par un procédé connu de lui seul, bien entendu, modifier les conditions atmosphériques et s'offrit, ni plus ni moins, *à faire pleuvoir*. Et non pas, comme vous pourriez le penser, à faire tomber une simple averse sur un point déterminé, ce qui pourrait encore s'expliquer scientifiquement, mais bien à faire pleuvoir pendant un certain temps et sur tout un district ! C'était déjà

très fort d'oser faire cette proposition, c'était bien australien, mais, le plus fort, c'est qu'on l'accepta et qu'on l'accepta sérieusement. Les expériences eurent lieu à Broken Hill, en Nouvelles Galles du Sud, au mois de juin dernier. Je n'ai pas besoin d'ajouter que ce « faiseur de pluie », comme on l'appelait là-bas, s'étant fait payer d'avance une somme importante, échoua complètement dans sa tentative.

Ce n'est pas par des plaisanteries de ce genre que le pays s'enrichira. Les campagnes australiennes se trouvent de plus en plus abandonnées. On les déserte. L'attraction des grandes villes se fait sentir là-bas beaucoup plus encore que chez nous : Sydney et Melbourne ont chacune 500.000 habitants, soit plus de 40 % de la population totale des deux États de Victoria et Nouvelles Galles du Sud, c'est à peu près comme si Paris absorbait à lui seul *15 millions de Français.*

C'est anormal, mais, ce qui l'est bien plus encore, c'est que le gouvernement semble employer tous ses efforts à favoriser cette désertion des campagnes. On a établi, là-bas, l'institution du *salaire minimum*, fixé à 8 fr. 75 — 7 shillings — pour huit heures de travail par jour, et le gouvernement a décidé d'employer pour son compte et à ce prix, le plus possible d'ouvriers sans travail.

C'est une mesure philanthropique que pourrait justifier la surabondance de main-d'œuvre, mais on ne la comprend pas dans un pays qui manque de bras. Voici le résultat : les petits cultivateurs se trouvent dans l'impossibilité de payer le salaire minimum ; leurs ouvriers les quittent et, sans se rendre compte qu'ils vivraient beaucoup mieux avec 5 francs à la campagne qu'avec 10 francs à Sydney, alléchés d'autre part par les promesses du Gouvernement, ils se rendent dans les villes où ils grossissent le nombre des « sans-travail ». Être sans travail constitue là-bas une véritable profession, on peut même dire que c'est une profession reconnue et encouragée par l'État. Le Gouvernement emploie ces « sans-travail » tant qu'il peut, et, d'ailleurs, à des besognes la plupart du temps inutiles. J'ai vu, par exemple, à Sydney, des centaines d'ouvriers occupés, pour le compte de l'État, à casser des cailloux dont on n'avait que faire ; on en a vus qu'on employait à creuser des fossés qu'on leur faisait combler ensuite. Avouez, Messieurs, que dans un pays neuf comme l'Australie on pourrait employer d'une façon plus utile la force des hommes et l'argent de l'État.

Mais ce gouvernement de politiciens qui, suivant l'expression même d'un Australien, et non des moindres, ne connaît de l'Australie

que *ce qu'on voit du tramway à Melbourne*, soigne avant tout sa popularité.

Ce sont ces mesures d'apparence philanthropique qui ont fait dire que l'Australie était « le Paradis des Ouvriers ». Ce n'est pas exact, et ce sera de moins en moins vrai. Les salaires sont élevés, sans doute, mais tout est à l'avenant, et au fur et à mesure que l'on travaille moins la vie devient plus dure. Ah ! j'en ai vu beaucoup là-bas qui n'auraient pas demandé mieux que de quitter ce prétendu « Paradis des Ouvriers », qui n'est en réalité que le « Paradis des Agitateurs ». C'est l'empire des révoltés et comme tous ceux qui acquièrent subitement et sans transition un pouvoir quelconque, ils s'appliquent à tyranniser ceux qui ne partagent pas leur avis.

La liberté n'existe plus aux antipodes. Je ne parle pas seulement de la liberté du travail, dont les ouvriers sont privés par l'abdication totale de leur individualité entre les mains des comités de politiciens, mais de la liberté commune — je dirais volontiers *bourgeoise* —. L'État se mêle de tout et contrarie les habitudes de tous jusque dans la vie privée. N'ai-je pas assisté à Sydney au procès intenté à un pharmacien pour avoir livré des médicaments en dehors des heures règlementaires d'ouverture des magasins ! On arrivera bientôt à étendre aux médecins eux-mêmes cette prescription, si l'on poursuit la même méthode. N'est-ce pas monstrueux ?

On s'en rend compte à tout moment, l'individu n'existe presque plus. Le Gouvernement multiplie tous les jours à ses dépens les ordonnances les plus bizarres. Pourtant, on voit aussi des tentatives intéressantes, à côté de ces puérilités. Je citerai, pour exemple, la fameuse loi sur l'arbitrage en matière de conflits du travail. Elle est nouvelle et nous manquons encore d'éléments suffisants pour la juger bien sérieusement, mais c'est une œuvre remarquable et quoi qu'on pense de ses effets possibles, on ne peut lui contester le mérite de poursuivre un but éminemment utile et pratique. Je me borne à la signaler.

En résumé, Mesdames et Messieurs, nous avons vu que l'Australie unifiée fermait ses portes, nous avons vu qu'elle gaspillait ses ressources, nous avons vu qu'elle ne travaillait pas et qu'elle employait ses plus grands efforts à réaliser des réformes d'un intérêt purement spéculatif. Nous en savons assez pour nous rendre compte de l'esprit d'imprévoyance qui la caractérise.

C'est un pays engourdi. Ces descendants d'Anglais sont aujourd'hui

déjà bien différents des Anglais d'Angleterre. Ils s'en vantent, mais je ne les en félicite pas. C'est un peuple vieilli avant l'âge. Il possède à vrai dire les défauts qu'on attribue habituellement à la jeunesse : l'inexpérience, l'orgueil, la témérité, mais, ce qui est plus inquiétant, c'est qu'il possède aussi la plupart des vices des vieux peuples : il n'a plus de ressort ni de force, il a perdu toute initiative dans le domaine des choses raisonnables.

Certaines personnes ont affirmé que l'Australie était, par sa nature, incapable de progresser et de devenir un grand pays, que sa population aborigène, très clairsemée et sans valeur aucune, constituait la preuve vivante de l'action déprimante du milieu. Quoi qu'il en soit, il existe, à mon avis, d'autres raisons plus facilement compréhensibles, et aussi moins décourageantes, pour expliquer son déplorable état actuel. N'avons-nous pas vu, en effet, comment elle s'est trouvée peuplée, subitement, par une foule de chercheurs d'or et d'individus sans valeur ? il eût fallu bien des vertus au milieu australien pour qu'il régénérât ces masses ! D'autre part le Gouvernement, en présence de cette population inférieure n'a pas cherché à l'amender. Il a commis la faute de vouloir agir à la place des individus et tout faire par lui-même, il a multiplié les entreprises d'Etat, les institutions gouvernementales, les établissements nationaux, il a tué dans l'esprit populaire le peu d'initiative qui s'y trouvait exister : l'individu, ainsi encouragé dans sa tendance naturelle à l'inaction, en est arrivé à perdre de vue le sentiment même de sa dignité.

L'Australien d'aujourd'hui vit en parasite. Il est sans inquiétude sur l'avenir. Il s'en prend à l'Etat de tous les maux qui lui arrivent et compte sur lui pour les guérir.

Les plus pessimistes affirment qu'il ne s'arrêtera pas dans cette voie fâcheuse. Je ne partage pas leur opinion. Je pense que cette crise est temporaire. Si l'on a beaucoup exagéré l'importance de l'Australie, en présence de son développement fabuleux et sans faire la part des concours dont elle a bénéficié, il ne conviendrait pas de tomber dans l'excès contraire et de proclamer sa décadence irrémédiable. Le pays ne manque pas de ressources. D'autre part, la politique que poursuit la confédération australienne semble tellement contraire à la nature qu'elle ne peut pas durer longtemps. La force des choses finira bien par l'emporter sur l'ignorance et sur l'orgueil des hommes.

Noyés dans la masse inerte, il existe encore aux antipodes de grandes intelligences, de puissantes volontés, de courageux lutteurs et

d'inlassables travailleurs. Ils luttent, un contre cent peut-être, mais ils sont mieux armés, ils sont plus forts. S'ils sont vainqueurs un jour et si, grâce à leur action, l'Australie veut poursuivre une politique appropriée à ses moyens et à sa nature, nous ne douterons plus de sa fortune. Comme on l'a écrit, sa situation actuelle est un « entr'acte » et je me plais à la considérer comme le prélude d'un développement nouveau.

....

....

En dépit de leurs sentiments nationalistes, les Australiens sont fiers d'appartenir à l'empire britannique. S'en sépareront-ils un jour ? Peut-être. Ils désirent, en tous cas, s'en rendre aussi indépendants que possible.

Entre toutes les colonies impériales, l'Australie joue le rôle d'enfant terrible. Elle est turbulente, et se mêle volontiers de ce qui ne la regarde pas. C'est ainsi qu'on a vu dernièrement le Parlement Australien blâmer par un vote solennel l'introduction de travailleurs chinois ......en Afrique du Sud.

Cette exubérance se traduit aussi dans les relations avec les étrangers.

Les Australiens, Messieurs, n'aiment pas les étrangers. Ils ont longtemps professé un mépris sincère pour les « *vieilles nations* » et en particulier pour la France.

Nous ne devons pas leur en vouloir parce que ce sont de grands enfants. On peut d'ailleurs leur accorder d'autres circonstances atténuantes : ils nous connaissent mal. Nous n'avons vraiment pas eu de chance dans nos relations politiques avec eux.

On nous en a beaucoup voulu, là-bas, d'avoir transformé la Nouvelle-Calédonie en établissement pénitentiaire. Ce voisinage d'un bagne français leur déplait d'autant plus qu'il leur rappelle leur ancienne origine. Il leur déplait encore en ce qu'il transforme leur pays en terre d'élection pour les évadés de l'île Nou et en lieu de retraite pour nos criminels libérés.

Depuis cinquante ans, l'Australie réclame la suppression de l'envoi des condamnés français dans les mers australes. Nous n'y avons pas pris garde et nous avons froissé en elle des susceptibilités ma foi très légitimes.

La *Nouvelle-Calédonie* est située à trois jours de Sydney. Sa grandeur est d'environ deux fois la Corse. C'est un pays prodigieusement

riche au point de vue minier, et, toutes proportions gardées, l'un des plus beaux morceaux de l'empire colonial français.

Un peu plus à l'Est s'étend l'archipel des îles *Loyauté*, qui nous appartient et se trouve lui-même prolongé au nord par les *Nouvelles-Hébrides*. On les a surnommées le « Paradis du Pacifique » et le « Grenier des mers australes ». Leur richesse est immense. La France et l'Angleterre, représentée par ses colonies australiennes, s'en disputent la propriété.

Ce groupe d'îles est un pays de rêves. Tous les voyageurs qui les ont visitées en ont parlé avec enthousiasme et je leur apporte, volontiers, moi aussi, le témoignage de mon admiration.

Je n'ai vu nulle part de végétation plus intense et plus puissante que dans leurs belles forêts vierges. Ça dépasse l'imagination.

La fertilité du sol est inouïe. J'ai visité là-bas les principaux colons français, *ils sont tous contents*, tous d'accord pour vanter leur pays d'élection.

Le climat des Nouvelles-Hébrides est tropical. Naturellement fiévreux et malsain dans l'épaisseur des forêts humides, le pays devient excellent dès qu'il est débroussé.

Les Néo-Hébridais sont des Mélanésiens, généralement doux et faciles à commander. Paresseux dans leurs îles et faibles de constitution, ils constituent malgré tout une main-d'œuvre convenable pour la mise en valeur des terres.

Si nous considérons une carte des mers australes, nous pouvons facilement nous rendre compte que l'archipel des Nouvelles-Hébrides est une dépendance géographique de la Nouvelle-Calédonie. Ces îles sont également son complément normal en ce sens qu'elles sont aussi prodigieusement douées au point de vue agricole que notre colonie l'est au point de vue minier. Il est donc naturel que la France ait songé de tout temps à les annexer à son domaine.

Dès 1871, sur l'initiative des colons calédoniens et en particulier de M. Higginson (1) qui a joué dans l'histoire de notre prise de possession un rôle qui lui fait le plus grand honneur, nos compatriotes s'y établirent et commencèrent, *sans aucun appui officiel*, la mise en valeur des terres.

Malheureusement, ils rencontrèrent là-bas des missionnaires protes-

---

(1) Voir au présent Bulletin, page 355, la notice biographique sur M. Higginson.

tants australiens, nos ennemis déclarés. Ce fut une nouvelle cause de querelle entre l'Australie et la France.

Je ne vous ferai pas l'historique de cette querelle, qui dure depuis trente ans, mais j'entends répéter que notre gouvernement s'est montré d'une indifférence et d'une ignorance inqualifiables à cet égard.

Je sais bien, Messieurs, qu'on a vite fait, chez vous, d'accuser « le Gouvernement ». Je sais qu'il a bon dos et qu'on lui reproche volontiers des fautes qu'il n'a jamais commises. Je sais tout cela, et j'ai reconnu plus d'une fois qu'on avait tort de l'accuser aussi inconsidérément et que, dans la plupart des cas, c'est l'initiative privée qui était la plus grande coupable.

Je me trouve d'autant plus à l'aise, à l'abri de tout reproche de partialité, pour affirmer qu'ici, en ce qui concerne les Nouvelles-Hébrides, le gouvernement seul est coupable.

Nous avons rencontré de nombreuses occasions pour annexer cet archipel, et nous les avons négligées. Nous avons abandonné nos courageux compatriotes. Nous avons compromis l'avenir de notre pays dans toute la région des mers australes.

Car il faut le savoir, le répéter sans cesse, la Nouvelle-Calédonie est incapable de se suffire à elle-même. Il nous faut le grenier à côté de la mine, et, si nous laissons tomber en des mains rivales l'archipel des Nouvelles-Hébrides, c'en est fait non seulement de notre influence, mais de notre existence même dans l'océan Pacifique sud.

Notre intérêt se trouve donc engagé, notre dignité l'est aussi.

La mise en valeur de ces îles est une œuvre française, *exclusivement française*. Capitalistes, Missionnaires, commerçants et colons se sont unis solidairement pour créer à la France un magnifique domaine qu'elle n'a plus qu'à cueillir comme un fruit mûr. Les abandonner serait une sottise et une lâcheté.

Et, qu'on ne vienne pas nous dire, Messieurs, qu'une question aussi secondaire ne mérite pas une discussion nouvelle avec l'Angleterre ! Je suis persuadé que l'Angleterrre, qui tient autant à notre amitié que nous avons raison de tenir à la sienne, ne manquera pas de sanctionner nos prétentions si nous savons les faire valoir.

La possession des Nouvelles-Hébrides, si importante pour nous, ne lui importe pas, à elle. Elle nous aurait déjà accordé pleine et entière satisfaction sans la crainte de froisser ses colonies d'Australie. Cette crainte ne doit plus exister. Nous l'avons vu, les Australiens ont assez à

faire chez eux sans vouloir encore s'agrandir ; ils sont trop absorbés par leur *cuisine sociale.*

On pourrait d'ailleurs leur faire observer que leur intérêt bien entendu leur commande de céder. En effet, si la France disparaissait du Pacifique, ce n'est assurément pas l'Australie qui recueillerait sa succession. Elle se trouverait alors face à face avec un rival bien autrement ambitieux, c'est l'Amérique, qui rêve de dominer toute cette partie du monde. Notre présence est nécessaire à l'équilibre.

D'ailleurs, que l'Australie le veuille ou non, nous ne pouvons abandonner l'influence que nous exerçons dans ces parages.

Les Nouvelles-Hébrides sont à nous. Elles sont françaises *géographiquement* comme dépendances de la Nouvelle-Calédonie, *économiquement* car leur mise en valeur fut française, et *moralement* car nous y avons introduit la vie civilisée. Nous les possédons, en un mot, il ne nous reste plus qu'à faire reconnaître nos titres de propriété.

Nous avons su les conquérir entières *pacifiquement*, sans y répandre notre argent et sans y verser notre sang.

C'est une preuve éclatante de la vitalité française, et c'est pourquoi, Mesdames et Messieurs, sans pouvoir, faute de temps, préciser davantage cette partie de mon exposé, j'ai voulu appeler simplement votre attention particulière sur ce coin du monde méconnu.

EN BASSE-LOIRE, A SAINT-NAZAIRE

Dans un temps où, comme à présent, le développement de la navigation, maritime et fluviale, devient une condition capitale de la prospérité des nations, on se réjouit de rencontrer des dévoûments éclairés pour sonder les questions qui s'y rapportent. C'est surtout pour les localités dont l'existence dépend des solutions, que l'intérêt de ces questions semble important. Néanmoins la réflexion fera reconnaître que la solidarité économique de toutes les fractions d'un même peuple répartit cet intérêt entre les régions les plus éloignées. Il s'agit ici de la Loire ; comment le Nord, avec sa féconde industrie, resterait-il indifférent à l'enrichissement des étendues du sol national dont le fleuve est l'artère centrale ?

M. Étienne Port, Président de la Société de Géographie commerciale de Saint-Nazaire, se consacre aux problèmes de l'aménagement de ce fleuve.

Nous avons de lui trois brochures, nouvelle manifestation de son ardeur. Ce sont :

1° L'entrée de la Loire au XVIIe siècle, d'après « le Flambeau de la Mer » ;

2° Saint-Nazaire et la Loire maritime ;

3° Catalogue de l'Exposition artistique et documentaire concernant la région nazairienne, organisée par la Société de Géographie de Saint-Nazaire, ouverte le Jeudi 20 Octobre 1904.

La première de ces publications est une étude sur les passes anciennes de l'entrée de la Loire, suivant les données du « Flambeau de la Mer », ouvrage célèbre du XVIIe siècle, qui a en effet jeté beaucoup de lumière sur la navigation de l'époque et du siècle suivant. Elle est trop spéciale pour être analysée ici. Disons seulement que les citations du livre ont souvent une saveur d'archaïque simplicité fort agréable, en dehors de leur valeur technique, capable de séduire un lecteur même très profane en marine.

La seconde brochure est toute d'actualité ; elle constitue même une des passes d'armes du grand combat que se livrent les partisans des diverses solutions imaginées pour l'amélioration de la Loire. C'est entre les tenants de la Loire *navigable* et ceux de la Loire *maritime* que se rompent ici les lances, heureusement pacifiques, du tournoi.

La Loire *navigable*, c'est la Loire approfondie, remaniée, canalisée pour établir les échanges par la navigation, de sa naissance jusqu'à son contact avec la mer, puis jusqu'aux rives lointaines qui sont au-delà.

La Loire *maritime* semble se résumer en l'approfondissement de la Basse-Loire pour en faire un bras de mer jusqu'à Nantes.

Ce second programme, d'apparence plus modeste que le premier, devient cependant d'une envergure financière inquiétante, quand, sous la conduite de notre auteur, on examine ses conséquences logiques. On est alors étonné de l'accumulation des millions qui viennent se joindre aux premiers annoncés par les promoteurs du projet.

Après en avoir fait le sacrifice, on n'aura pas encore remanié le cours supérieur du fleuve pour lui faire apporter vers la mer tout ce que son bassin peut produire, ou lui faire remonter vers ses régions intérieures les importations venues de la mer. On aura simplement créé deux ports maritimes à grand tirant d'eau, Nantes et St-Nazaire, c'est-à-dire partagé entre ces deux ports un rôle que la nature destine plutôt à Saint-Nazaire.

Il a été fait déjà des dépenses considérables : dans ce dernier port pour le mettre à même de recevoir les gigantesques navires traversant aujourd'hui les Océans ; dans la Loire, sur ses rives et à Nantes, dans le but de laisser les

moyens et petits bateaux gagner les bassins de cette ville. Pourquoi changer ce régime, qui d'ailleurs a déjà refait la fortune de Nantes, et ne pas porter tous les efforts en amont, jusques et y compris les pays éloignés où la Loire et l'Allier courent parallèlement, afin d'améliorer ces cours d'eaux et de les livrer directement, ou indirectement au moyen de canaux, à la navigation fluviale?

L'Allier, disons-nous. Cette rivière est bien éloignée de la Basse-Loire, cependant elle achève d'en rendre l'entretien difficile. Chargée de quantités considérables de matières d'érosion du Forez, elle les verse à la Loire qui les charrie et les accumule dans sa partie inférieure, jusqu'à faire du dragage de son débouché sur la mer une opération sans fin et extrêmement onéreuse.

Suivant l'opinion très autorisée de M. Bouquet de la Grye, la raison commande de supprimer tout d'abord ces coûteux apports en les attaquant à leur naissance.

Bornons-nous à ce résumé écourté de la thèse de M. Étienne Port, sans relever la documentation étendue et précise dont elle est étayée. Sans compétence pour juger la question, nous signalons seulement l'intérêt que présente la lecture de cet opuscule détaché d'une conférence faite par l'auteur aux officiers de l'École supérieure de Marine dans leur visite à Nantes au mois d'Août dernier.

Ajoutons cependant que tout l'intérêt de l'amélioration de la Loire n'est pas épuisé par la navigation. Comment fermer les yeux sur l'espoir d'empêcher des inondations funestes, de perfectionner l'irrigation des contrées qu'elle et ses affluents arrosent, sur le reboisement nécessaire des hauteurs voisines de la source de la Loire et de celle de l'Allier?

Certes, ce serait un sage emploi de notre puissance financière que d'aider au développement de nos voies fluviales. Nous en avons la preuve près de nous, en Allemagne, avec l'Elbe, Hambourg et Cuxhaven : avec la Weser, Bremer et Bremerhaven ; avec le Rhin, drainant Ludwigshaven et Mannheim, Mayence, Cologne et Düsseldorf, et se prolongeant jusqu'au Rotterdam hollandais.

Les millions y ont été jetés avec une hardiesse que naguère nos esprits français taxaient de prodigalité ; aujourd'hui, ils fructifient abondamment. C'est un placement digne d'un père de famille soucieux de l'avenir et doublé d'un homme d'affaires avisé.

Ces voies fluviales allemandes, la Loire peut même avoir l'ambition de les rejoindre par des canaux français, et de faire pénétrer ainsi jusqu'au centre de l'Europe nos produits et ceux que les navires d'une marine régénérée apporteraient à travers les Océans.

Pour nous, gens du Nord, nous demanderons que, courant au plus pressé et au plus immédiablement profitable, on trace promptement les canaux du

Nord et du Nord-Est, et qu'on ne néglige pas la Loire, ni plus loin, avec des besoins analogues, le Rhône et la Garonne.

Enfin, le Catalogue de l'Exposition de Saint-Nazaire est une marque de la vitalité de la Société de Géographie présidée par M. E. Port. Elle sort de son champ commercial pour une heureuse incursion sur le domaine artistique, incursion toute régionale, qui dépend tout autant de l'histoire et de la géographie que de l'art. « Pour la première fois, dit M. Port, seront groupés « sous les yeux des visiteurs tous les documents qui peuvent permettre de se « rendre compte de ce qu'était, il y a un demi-siècle, le petit hâvre de pêche « qui maintenant est le grand port de St-Nazaire, et quelle est actuellement « la vie de notre région ».

Ces documents sont des peintures, des aquarelles, des dessins, des fusains, des gravures, des photographies (l'élément dominant), et même de la sculpture. Ils se rapportent tous à ce pays où il n'y a point que de l'eau, des ports, des bateaux et de l'industrie, mais encore mille curiosités naturelles, historiques et archéologiques, outre les charmes des stations balnéaires et marines.

Nous félicitons sincèrement nos collègues de Bretagne d'avoir mis sur pied avec succès cette Exposition qui a été ouverte le 20 Octobre dernier.

Ernest NICOLLE.

EXCURSION EN ITALIE

TURIN, GÊNES, PISE, FLORENCE, ROME, NAPLES, PAUSILIPPE, POMPÉI, LE VÉSUVE, SORRENTE, CAPRI, BOLOGNE, PADOUE, VENISE, MILAN.

TURIN. — La deuxième heure du soir sonnait. Notre caravane — parfaitement composée — quittait Paris par l'express qui devait nous conduire le lendemain matin, vers neuf heures, à Turin.

Laissons Dijon, Chambéry, St-Jean de Maurienne et arrivons à Modane, à quatre heures du matin, où eut lieu la visite de la douane italienne.

Modane est un pays charmant...... à distance. Nous le jugeons par ses maisonnettes chétives, beaucoup sans rideaux, beaucoup privées de fenêtres. Modane est loin d'être un centre de villégiature. Néanmoins les larges et solennels sommets des Alpes, la cascadeuse et charmante rivière la Ripa Dora, que nous saluerons un peu plus loin, ne manquent pas d'attraits.

A Bardonnecchia arrêt ; mais tout le monde ne descend pas. Un gendarme, bicorne sur le chef, l'air passablement ahuri passe l'inspection des têtes de nos camarades qui, ayant passé toute une nuit en express, ont je ne sais quel aspect de brigands de la Calabre. Voici Turin. Vive Turin.

On connaît son histoire. Cette grande cité (340.000 habitants) devint au Moyen-Age, la capitale du Piémont ; capitale du royaume de Sardaigne (1720), capitale du royaume d'Italie (1859 à 1865).

Les Rues de Turin. — On est surpris de la régularité des rues de cette jolie ville. Beaucoup s'ouvrent spacieuses, bordées de maisons assez élevées dont les fenêtres sont déjà fermées par les sempiternels volets verts, ce *vade-mecum* de l'Italie. Les magasins, ceux du Corso Victor-Emmanuel, des rues Charles-Albert et du Pô sont élégamment disposés. Sur la large place du Château, s'étale la Cathédrale, église peu remarquable, malgré les jolies fresques des nefs. Attenant à la Cathédrale, le Palais royal, bâtiment sans grand cachet extérieur, mais présentant des salles riches en tableaux des grands maîtres. Le Palais Madame occupe l'autre côté de cette place. Construit au Moyen-Age, il en impose par ses vieilles et noires tourelles. Son nom lui vient de la mère du roi Amédée II, Madame Réale, qui l'habita après la mort de son époux. On y remarque une importante collection de casques, épées, cuirasses, armes de tout genre et l'épée de Bonaparte à Marengo. La salle des tableaux offre d'excellentes toiles : la *Vierge aux rideaux* de Raphaël, le *Lavement des pieds* de P. Véronèse.

Turin possède encore des musées de peinture, d'antiquités et d'histoire naturelle célèbres, que le temps ne nous permet pas de visiter.

Ici les rues avec arcades font nombre, les places sont larges et peuplées de statues. Signalons la place St-Charles où se dresse fièrement la statue équestre d'Emmanuel-Philibert, bronze de Marocchetti. Sur le piédestal en granit, des bas-reliefs représentent les faits principaux de la vie du duc.

Le fleuve le Pô coupe un des coins de la ville que plusieurs ponts réunissent : il borne les jardins publics et botaniques où se rend la classe riche et oisive de la cité.

Les squares de Turin ont aussi leurs statues, on les a même prodiguées. Ce qui donne à la cité un précieux attrait, est son amphithéâtre de montagnes. La rue Moncalieri conduit au mont des Capucins qui s'exhausse près du

fleuve à 292 mètres. Si l'air est pur, la chaîne des Alpes se découvre mystérieuse et belle. Ce sont les cimes éternellement neigeuses du Mont-Rose et du Grand-Paradis, puis la vallée de Suse, au loin le Mont-Viso. A nos pieds, Turin repose, allonge le damier de ses rues, et darde vers le ciel les pointes espacées de ses tourelles et de ses clochers.

GÊNES. — Nous quittons Turin pour la direction de Ronco et d'Alexandrie. Le paysage est charmant. A des plaines fertiles, succèdent des montagnes aux croupes couvertes d'herbes et d'arbustes. Les vignes, les oliviers, les figuiers, les cactus ajoutent aux panoramas des riantes localités un décor nouveau. Enfin nous apercevons la mer et Gênes.

LES RUES DE GÊNES. — L'ensemble des rues de la ville forme un long losange. D'un côté, les ondes triomphantes de la mer, de l'autre les montagnes couronnées d'arbustes. Les rues de Rome, du Vingt-Septembre et Corsica sont élégantes, larges, bordées de riches constructions. Quelques-unes sont très animées. Quant aux quartiers pauvres, ils ont une frappante analogie avec ceux de Naples. Ici les rues sont réduites pour la largeur à leur plus simple expression, un ou deux mètres. Elles sont montantes, pourvues la plupart d'escaliers de pierres. Des traînées de linge font communiquer les étages supérieurs entre eux.

Le spectacle est lamentable. Le port comprend le nouveau et l'avant-port. Sa surface est de 222 hectares et il a 8.091 mètres de quais. C'est dans ses environs que s'ouvrent les rues les plus tristes et les plus misérables de Gênes. Aussi nous nous hâtons, après avoir constaté la grande animation du port, de nous enfoncer dans des quartiers plus accommodants et plus spacieux. Sur la place de l'Annonciation, s'élève l'église du même nom dont la façade se pare de larges colonnes corinthiennes en marbre. Ce n'est que marbre, peinture, dorure, dans cette splendide église. Dans la rue St-Laurent, où se trouve la banque d'Italie, on visite la Cathédrale dédiée à St-Laurent. Bâtie à plusieurs époques, dans le style romano-gothique, elle offre une grandiose façade en marbre ornée de lions couchés. A l'intérieur, les chapelles latérales doivent être admirées sans réserve.

Les amateurs de jolis tableaux peuvent contempler sur la Nouvelle-Place, dans la vaste église St-Ambroise, de fines toiles de Rubens, *saint Ignace guérissant un malade* et la *Présentation de Jésus au Temple.*

Ceux aussi qui ne craignent pas d'affronter les sordides et noires ruelles, remarqueront la petite église gothique de St-Mathieu. Sa façade est presque entièrement recouverte d'inscriptions en faveur de la famille Doria. L'intérieur est somptueusement décoré.

Les rues Garibaldi et de Balbi nous transportent dans un des coins les plus

artistiques de la cité. Palais municipal, royal, Doria et une foule d'autres temples de l'art, offrent aux touristes épris de bon goût les plus hautes jouissances artistiques. La plupart des façades de ces palais sont construites en pierres épaisses lourdement empilées. Quelques-uns de moderne style présentent des perrons ouvragés, des balcons sculptés, où courent et s'enlacent comme dans un éternel printemps, les tiges souples et flexibles des clématites et des glycines.

Sur les lambris des salles consacrées au culte du beau, les grands peintres d'Italie, de Hollande, de Flandre, d'Espagne ont signé des toiles immortelles. Ce sont Murillo, Rubens, Van Dyck, Le Titien, P. Véronèse. Comme dans la vieille opérette, de pareils noms me dispensent d'en dire plus long.

A l'extrémité de la ville a été érigé en 1861 un des plus célèbres Campo Santo de l'Italie. On pénètre dans de grandes galeries où sont de magnifiques tombeaux placés dans des niches en marbre. Ici toutes les tombes sont en marbre, quelques-unes seulement en bronze. Beaucoup sont surmontées de groupes représentant des sujets empruntés la plupart à la Bible, quelques-unes offrent de magnifiques trouvailles. A citer un enfant soulevé par sa mère et embrassant son père ; un groupe d'anges pleurant sur une tombe ; un enfant soulevant un coin du linceul d'un mort, etc. Plusieurs tombes aux sculptures trop maniérées produisent un singulier et désagréable effet.

La via Milano mène au faubourg St-Pierre d'Arena. Sur la plate-forme d'un phare de 25 mètres de haut, le regard caresse un prodigieux panorama. C'est Gênes resplendissante, étalant l'amas grandiose de ses habitations, de ses édifices, de ses flèches et de ses tours, enfermée d'un côté dans l'écharpe bleue de la mer, de l'autre sous le cercle géant de ses vertes montagnes. Au loin les Alpes liguriennes traçaient dans l'azur leurs fronts de neige.

PISE. — La route de Gênes à Pise ressemble à une féerie. La nature en fait les frais. A notre droite les vagues de la mer scintillantes sous les rayons d'un puissant soleil ; à notre gauche les jardins en terrasses, les villas perdues dans les frondaisons et dominant ce gracieux spectacle, les vertes barrières des montagnes. On atteint Quinto, puis Recco, localités mignonnes étagées sur la montagne. On quitte la mer près du mont Portofino pour la retrouver à Santa-Margarita ; et notre express ? va, court et se lance sur le bord des ravins vers l'importante localité de Chiavari, où il s'arrêtera pour prendre haleine.

Maintenant les tunnels viendront comme des trouble-lumières, masquer et tronquer les panoramas. Jusqu'au port militaire de la Spezzia ils seront sans nombre. Voici Pise.

Elle a un abord froid. Ses rues sont mornes, vides et sombres. Une atmosphère de mélancolie semble envelopper la cité. A la hâte nous prenons des

voitures et après avoir traversé toute la ville, nous atteignons une vaste place herbue sur laquelle se pavanent les principaux monuments.

La Cathédrale, fondée en 1063, est une des plus grandes de l'Italie. Construite en marbre, sa façade d'une grande richesse de décoration est remarquable par ses colonnes reliées avec des arcades d'un splendide effet. La nef principale d'une incroyable beauté a un plafond de la Renaissance à caissons ruisselants de dorures. En marbre est le baptistère. Ce bel édifice de forme circulaire, entouré de gracieuses colonnettes est fermé par un dôme conique. L'intérieur renferme les fonts en marbre et la célèbre chaire de Pisano décorée de bas-reliefs très jolis. En marbre aussi, ou presque totalement, la célèbre tour penchée. Elle est ronde, a 8 étages entourés comme le baptistère de pilastres et colonnades, elle s'élève à 54 mètres de hauteur, enfin elle dévie de 4 m. 30, de la ligne verticale.

Le Campo Santo (XIIe siècle) présente intérieurement une cour carrée entourée de portiques. Les murs sont recouverts de fresques fort appréciées des connaisseurs, malheureusement en assez mauvais état. Il faut remarquer le nombre très grand de pierres tumulaires et de sarcophages.

Le touriste émerveillé par tant de chefs-d'œuvre centralisés sur un espace aussi restreint ne songe plus qu'à reprendre le chemin de la gare. Il lui reste pourtant à visiter des églises et des palais vieux et curieux ; il oublie les promenades pittoresques des bords de l'Arno et les excursions aux monts Pisans. Le manque d'animation des rues, ses maisons grillagées, qui rappellent les jours noirs des guerres intestines, ne le retiennent plus. Il garde une profonde impression de cette cité déchue qui connut des années de splendeur inouïe, dont le commerce s'étendit sur toute la Méditerranée et qui, vaincue par Florence, a gardé d'admirables souvenirs d'un passé sanglant.

FLORENCE. — Il fait nuit lorsque le train nous emporte de Pise à Florence, aussi beaucoup de nos camarades entament des entretiens avec...... Morphée ou se recueillent.

Florence s'étend sur les deux rives de l'Arno, principalement sur la rive droite. Ses ponts réunissent les deux berges du fleuve. Cette vieille cité qui, durant le Moyen-Age, fut constamment en guerre avec Pise, Milan et Venise, abrite une population de 160.000 âmes.

Les Rues de Florence. — Avec Naples, Florence a les rues les plus animées de l'Italie. Elles sont la plupart droites, larges, bordées de riches magasins. Il faut citer la via Calzaioli, via Porta Maria, vivantes, gaies, constamment parcourues par d'actifs équipages et piétons. Ici les marchands abondent, gesticulent, crient, vocifèrent, harcèlent les passants de leurs

objets en mosaïque, de leurs cartes postales, etc. La via Calzaioli mène à la Cathédrale.

Cette basilique, une des plus considérables du monde, a 148 mètres de longueur. L'immense coupole qui la surmonte est plus large, mais moins élevée que celle de St-Pierre de Rome. La façade plaquée de marbre, d'une grandiose élévation frappe par ses heureuses proportions. L'intérieur est sévère : piliers énormes, colonnades de marbre autour des chapelles latérales, fausses fenêtres faites d'ornements en pierre taillés à facettes, tout contribue à impressionner fortement les visiteurs.

A droite du dôme, le campanile. C'est une magnifique tour carrée en marbre atteignant près de 100 m, de hauteur, ornée de statuettes finement ciselées et fermée par une balustrade ajourée. Ce ravissant monument a le seul tort d'être trop rapproché de la Cathédrale. Sur la même place, un troisième édifice, le Baptistère. Il est construit en marbre blanc et noir entrecroisé, sa forme est octogone : une coquette coupole le surmonte. Ses portes de bronze représentant diverses scènes de l'Ancien et du Nouveau Testament sont de sublimes poèmes. L'art du sculpteur ne saurait atteindre un plus parfait degré de création.

La partie faisant face à la Cathédrale est d'André Pisani, celle qui regarde le Nord est de Ghiberti, à laquelle il consacra vingt années de sa vie. « Elle mériterait, disait Michel-Ange, d'être la porte du Paradis ».

La rue Cavour, coquette et large, nous conduit à l'église St-Marc, sur la place du même nom. Ici commence le quartier latin de Florence. Musée, Académie des Beaux-Arts, Institut, Jardin botanique, couronnés par l'imposante église de l'Annonciation. La nef en marbre gris et blanc de cette église est ornée de fresques du Pérugin et d'Andréa del Sarto.

L'église Santa Croce doit être considérée comme le Panthéon de Florence. Elle possède le tombeau de Michel-Ange par Vasari. La tombe du maître est surmontée de trois statues en marbre : la peinture, la sculpture, l'architecture, d'une perfection de détail et d'une facture merveilleuses. Ici s'élèvent les tombeaux de Dante, d'Alfieri, de Machiavel, de Chérubini, noms immortels !

La place de la Signoria est une des plus pittoresques de la ville des Médicis. Avec l'inévitable statue de Cosme Ier nous contemplons une grande fontaine de Neptune avec tritons. Sur les côtés une galerie de sculpture garnie de marbres célèbres ; enfin en arrière plan, le vieux palais, construction sévère en briques surmontée d'un long beffroi, dont la partie centrale est en encorbellement et le sommet crénelé. On entre dans ce palais par une cour carrée de décoration heureuse. Cette cour est entourée de colonnes ciselées, rondes et octogones supportant une galerie à portiques cintrés et couverts d'arabesques. Les ponts jetés sur l'Arno ajoutent un grand et pittoresque cachet au panorama de la ville. A noter le Pont de la Trinité, formé de trois arches,

dont l'élancement est plein de grâce et de hardiesse. Quant au vieux pont (Ponte Vecchio) avec son air original, les courtes maisons qui le bordent, ses étroits magasins d'orfèvrerie et d'articles de fantaisie, il faut l'admirer.

C'est à proximité du vieux pont que l'on observe les galeries de tableaux des Uffizi, où les Ecoles flamandes, espagnoles et surtout italiennes sont largement représentées. A citer une salle de portraits de maîtres célèbres peints par eux-mêmes : Puvis de Chavannes et Benjamin Constant, de l'Ecole française, etc. Nous visitons le cabinet des gemmes renfermant plus de 400 ouvrages en pierres fines, cristal de roche, lapis-lazuli enrichis de perles, diamant, jaspe, émeraude. « On n'en peut plus, on pâme...... » Par un passage très long qui suit un pont, nous pénétrons de l'autre côté de l'Arno, au palais Pitti. Ici quel éblouissement ! Voici des chefs-d'œuvres de Raphaël : la *Vierge à la Chaise*, la *Vierge au Baldaquin*, *Portrait de Léon X*. Plus loin du Titien : *La Madeleine, Flore*. Du Van Dyck : *Charles I*[er] *et Henriette de France*. Du Murillo : *Assomption, Madone*. Du Rembrandt, son portrait. Puis du Rubens, du Salvator Rosa, du Pérugin, du Tintoret. J'en passe. Le reste vaut encore l'honneur d'être nommé.

Il n'y a pas de quartier à Florence qui n'ait sa galerie de tableaux, sans doute d'importance variable, mais renfermant toutes des œuvres de maîtres. Vieille et riche cité, tu es belle parmi les plus belles.

Par le long cours Victor-Emmanuel et les quais neufs de l'Arno, nous nous rendons à la grande promenade, le bois de Boulogne des Florentins, les Cascine (laiteries), pleins d'ombrages et de fraîcheur, tandis que les rayons obliques du soleil pailletaient d'or les ondes murmurantes de l'Arno et ajoutaient un suprême et riant décor à l'adieu du jour.

ROME. — Dès notre départ de Florence, on remarque l'opulence et la beauté des campagnes environnantes ; on entrevoit Arezzo perché sur une colline ; on côtoie le lac de Trasimène, d'historique mémoire, puis Castiglione, Pérouse, la capitale de l'Ombrie.

Une double chaîne de montagnes nous poursuit à droite comme à gauche. Elles sont à peu près arides, couvertes d'herbes courtes, d'arbustes nains.

La campagne romaine se déroule durant plusieurs kilomètres triste et morne. Enfin les dômes de la ville éternelle se dessinent.

LES RUES DE ROME. — Rome et Naples sont les villes des aspects extrêmes. Les rues du Corso, Nationale, Verdi, Cavour, Victor-Emmanuel sont rectilignes, larges et confortables. Dans leur voisinage immédiat s'accolent des rues ou ruelles malsaines, sans air, sans lumières. Maisons effilochées comme des guenilles où des familles entières vivent dans une infâme promiscuité avec leurs animaux domestiques. Nous avons remarqué un taudis

composé d'une seule pièce, d'un seul lit, d'un meuble vermoulu. Au centre courent des enfants sales et demi-nus. Joignez-y la société prolifique des lapins, poules et pigeons.

Notre première excursion fut pour la basilique St-Pierre. On voit sur la route le château St-Ange, ancien mausolée d'Adrien, énorme et lourde tour crénelée qui servit de prison. On rencontre un pont jeté sur le Tibre que nous traversons. Le fleuve historique se montre à peine dans la cité des Papes. Il décrit une courbe énorme ; traîne des ondes limoneuses, se cache près du mont Janicule, du Jardin botanique et du Vatican. Ses flots sont calmes, à demi-figés dans le sommeil des siècles. Il semble mort.

Voici la place St-Pierre, une des plus belles de Rome. A droite et à gauche quatre rangées d'élégantes colonnes formant deux demi-cintres écartés paraissent s'avancer pour nous accueillir. Au milieu un obélisque. A ses côtés deux fontaines gracieuses lancent leurs eaux qui se redressent en une infinité de fines gerbes du plus délicieux effet ; enfin, au fond de la place, la grandiose basilique surmontée de son immense coupole. Cette église, la plus grande du monde, a près de 200 mètres d'étendue. Sous la vaste coupole, l'œil s'étend à 132 mètres au-dessus du sol. Sous sa masse est érigé l'autel réservé au Pape lorsqu'il officie. Cet autel est surmonté d'un dais de bronze décoré, soutenu par quatre colonnes torses du même métal. Dans une chapelle en sous-sol, on voit les restes de saint Pierre et de saint Paul conservés sous une vitrine d'or. A droite, en avant du transept, on s'arrête devant la fameuse statue de saint Pierre, dont le pied droit est presque usé tant il a été baisé par les fidèles. On ne saurait se lasser de contempler les grands et splendides tableaux en mosaïques qui sont la représentation de toiles célèbres. On y observe aussi les mausolées de quelques grands Papes.

De Saint-Pierre au Vatican, il n'y a qu'un pas. On sait qu'une chapelle de St-Pierre communique avec le palais de Pie X.

Vu extérieurement, le Vatican ressemble à une grande construction morne, sans style, percée de fenêtres aux vitres quadrillées. Et pourtant c'est une véritable merveille d'intérieur. Pour se former une idée de ses dimensions, il suffit de savoir que cet édifice ne contient pas moins de 1.100 chambres, y compris les chapelles. Aux portes, voici les gardes suisses à la veste courte, aux culottes bouffantes, bariolées comme la veste de jaune, de rouge et de noir.

Nous gravissons quelques escaliers et nous pénétrons dans la *Chapelle Sixtine*. Nous examinons le plafond exécuté en vingt-deux mois par Michel-Ange. Il représente la *Création du Monde*, la *Légende du Paradis*, des scènes du Déluge et ses fameuses Sybilles. On croirait voir du relief. Michel-Ange s'est surpassé.

Nous abordons les salles de Raphaël. 1re salle : *Victoire de Léon IV sur les Sarrazins*, *Couronnement de Charlemagne*. 2e salle : Le *Parnasse*, le *Péché*

d'Adam. 3e salle : *Jésus chassant les marchands du Temple, Saint Pierre en Prison.* 4e salle : *Bataille de Constantin contre Maxence,* peint par les élèves de Raphaël sur ses dessins. Tout éloge est superflu ; c'est le summum de l'art.

Nous arrivons dans les galeries et salles de sculptures. Nous nous attardons devant un merveilleux groupe en marbre, le Laocoon trouvé au XVIe siècle dans les thermes de Titus. Le grand-prêtre est enlacé par des serpents furieux ; ses yeux traduisent une amère douleur ; sa bouche s'entr'ouvre dans un rictus de désespoir. Ses bras nerveux essaient mais en vain de le débarrasser de l'étreinte mortelle. C'est un chef-d'œuvre. A citer un buste de Jupiter, puis l'Apollon, remarquable par la beauté et l'extrême finesse des traits ; Persée ; des sarcophages en porphyre ; la Vénus de Praxitèle ; un char antique, etc.

On nous introduit dans la galerie des cartes géographiques, d'une décoration sévère et imposante et ce fut là que nous fûmes admis à présenter nos hommages au Pape qui eut quelques mots aimables pour les plus jeunes de nos camarades. Nous avons conservé une vive impression de notre visite au Vatican.

Partenza prompti...... C'est ainsi que s'exprimait à son cocher d'occasion un de nos jeunes amis déjà compétent en langue italienne et nous *partions promptement* vers la *Via Apia.* On entre dans cette voie antique en passant sous des tours crénelées à mâchicoulis qui nous font rêver au Moyen-Age. Plus on avance, plus nos appréhensions s'accroissent. Où allons-nous, s'écrie avec inquiétude, un camarade ? La route en effet n'est pas rassurante. Nos voitures s'engagent entre une double muraille séculaire et lamentable. Muraille poussiéreuse, à demi-effritée, noire, sale, vêtue d'herbes desséchées et de pariétaires. De temps en temps une barricade indique le passage d'une porte ; on devine des jardins mystérieux, des vergers, des cours secrètes. C'est pourtant « intéressant de se trouver près d'un mur derrière lequel il se passe quelque chose ». Enfin on arrive aux Catacombes. Cette journée devait être macabre jusqu'au bout.

A l'entrée de la chapelle St-Calixte on nous donne des bougies et on nous fait descendre dans des souterrains de deux mètres environ d'élévation. Ces routes, véritables dédales, se ramifient, se dédoublent, s'entre-croisent dans une étendue de 15 kilomètres. C'était sous leurs sombres abris que les premiers chrétiens ensevelissaient leurs morts. Ces tombes, dont le nombre est considérable, garnissent les parois et les cavités des couloirs et souvent sont superposées. On y remarque encore des inscriptions, des poissons, des ancres, grossièrement sculptés, des plaques de marbre représentant des effigies de saints et d'apôtres. A certains carrefours, quelques grosses pierres rappellent les autels où officiaient les prêtres de la primitive église.

Rendus à la lumière, nous observons sur la route une série de pierres tumulaires et des débris de chapiteaux, enfin une tour massive et crénelée, tombeau

de Cecilia Metella, épouse d'un triumvir. On se rend rapidement sur la place Barberini, au couvent des Capucins, où, après avoir admiré un magnifique tableau du Guide, l'*Archange saint Michel*, on visite le cimetière des pères. C'est un véritable musée d'ossements. Les vertèbres ont été réunies en forme de chapelets : les crânes sont alignés et superposés — il y en a 4.000 — et forment de hautes murailles au milieu desquelles on a élargi des voûtes où sont adaptés des squelettes entiers de capucins recouverts du froc. Quelques-uns portent encore la barbe. C'est affreux. On demande grâce et l'on va achever la soirée dans les cafés avoisinant le Corso.

Il existe dans Rome des coins charmants. Des places et des rues à l'aspect à la fois étrange et admirable qui arrêtent et séduisent le touriste. La place du Peuple — une des plus belles de l'Europe — sur laquelle aboutissent de larges et importantes rues, est de forme elliptique et parée de statues du plus charmant effet. Elle porte dans sa partie centrale un grand obélisque. Non loin de la rue Nationale la place Trajan. La haute colonnade que surmonte le bronze du belliqueux empereur est délicatement ciselée et fouillée. Sur cette place s'alignent des colonnes tronquées, des débris de statues et de chapiteaux abîmés par les siècles.

Derrière ce forum deux églises couronnées de dômes ferment délicieusement le panorama. La rectangulaire place Navone érige elle aussi son obélisque et ses statues. Une ceinture d'églises l'entoure : Ste-Marie de la Paix avec sa belle fresque de Raphaël : les *Sybilles* ; l'église St-Augustin, dont on admire la chaire débordante de mosaïques ; St-Louis des Français, propriété de la France ; elle contient les tombeaux des ambassadeurs La Trémouille et de la Tour Maubourg.

Impossible de passer sous silence le Panthéon. S'il ne restait sur la terre qu'un monument original, ce serait celui-là, pourrait-on dire de lui. Vu de loin sur le sommet d'une terrasse, il ressemble à une carapace ronde de tortue percée à son centre d'une large ouverture. Il fut érigé par Agrippa, gendre d'Auguste, l'an 26 avant J.-C. L'air et la lumière ne pénètrent que par l'ouverture centrale. « On croirait qu'on a détaché un morceau du ciel pour venir l'adapter au sommet du temple en guise de plafond ». Il faut voir les colonnes avec les chapiteaux antiques qui les surmontent. Cet édifice renferme les restes de Raphaël, d'Annibal Carrache et du roi Victor-Emmanuel.

Nous atteignons la place de la Minerve. Au centre un.... obélisque. Dans le fond l'église bâtie sur l'emplacement d'un temple de Minerve. Elle élève une grande façade terne, jaunâtre, sans cachet : mais intérieurement elle possède de superbes colonnes en marbre ; le tombeau de Léon X, le grand Pape protecteur des arts. La rue de Turin conduit à l'église Ste-Marie Majeure, qui ressemble à un palais avec ses colonnes, ses mosaïques et les cases dorées qui tapissent son plafond. Plus loin la basilique St-Jean de Latran, construite dans un des coins les plus tristes de la Ville Eternelle, en

face d'un obélisque de granit rouge. Le fronton majestueux est couronné d'un nombre important de statues ; enfin ses jolies chapelles intérieures et ses peintures en font une des églises les plus remarquables de Rome.

Durant cette course...... aux clochers, nous sommes entrés dans l'église St-Pierre-aux-Liens, ainsi nommée parce qu'on y conserve les chaînes que saint Pierre portait dans sa prison. A droite du transept, nous examinons un des plus grands chefs-d'œuvre du génie humain : le Moïse en marbre de Michel-Ange. Moïse, de taille colossale, est assis tenant à sa dextre les tables de la loi. La tête s'incline à gauche, et les yeux gardent une intense expression de majesté et de menace. « Oh, pourquoi ne parle-t-il pas, s'était écrié le Maître, en contemplant sa merveille » ?

Un mot encore pour la basilique St-Paul que nous avons visitée elle aussi, comme tant d'autres églises. — Il y en a plus dans Rome que de jours dans l'année. — Elle n'a pas extérieurement grand aspect ; mais sa décoration intérieure nous arrache des cris d'admiration. Sa longueur est de 120 mètres. Elle est divisée en 5 nefs par 80 colonnes en granit du Simplon. Une frise de médaillons en mosaïques contenant 258 portraits de Papes, court autour des nefs. Deux autels de l'église sont en malachite.

Le Capitole est maintenant un bel édifice moderne, siège de la magistrature municipale. On y accède par un large escalier orné de statues de Castor et Pollux. Au centre de la place qui le précède s'élève la statue équestre de Marc-Aurèle, la seule en bronze que nous laissa l'antiquité. Le Capitole renferme un musée de peinture et sculpture.

A proximité de la via Nationale s'élève le Palais Royal, le Quirinal, bâtiment sévère que borde un coquet jardin.

C'est principalement dans ce quartier neuf que nous avons constaté de nouvelles et importantes constructions. Rome se réveillera-t-elle ?

A la chute du jour, la vieille cité s'anime et s'égaie. Les dames en toilettes claires, l'éventail à la main, se promènent dans les rues centrales brillamment éclairées par des globes électriques. Rome alors prend une mine réjouie de capitale. Ses théâtres et cafés-concerts sont nombreux. On y interprète des pièces de nos auteurs français comme nous le constatâmes durant notre séjour. En général ils ont d'excellents orchestres ; quant aux décors et à la mise en scène ils sont de beaucoup inférieurs à nos théâtres parisiens.

Les Ruines de Rome. — Elles sont considérables, occupent de vastes emplacements, déconcertent d'abord puis enchantent et retiennent le touriste. On peut même avancer qu'à Rome, il n'existe pas de coin, pas de rue qui ne possède sa ruine.

Le *Colisée*. — Nous nous trouvons devant la ruine la plus imposante. C'est un immense amphithéâtre en briques — sous les empereurs, il était recouvert

de marbre — de 500 mètres de pourtour et de 52 mètres de hauteur. On admire les trois étages de galeries superposées avec ses gradins circulaires où 100.000 spectateurs pouvaient se placer à l'aise. On nous fit voir sur les parties supérieures les pierres aiguës sur lesquelles se fixait le velum, nous remarquâmes la loge des empereurs, les recoins où les gladiateurs se massaient et s'enduisaient d'huile, les emplacements réservés aux fauves qu'on faisait s'entre-dévorer. C'est la nuit, sous la pâle et discrète clarté de la lune, que ces galeries maintenant nues, produisent un effet magique.

Le *Forum* et les *Palais des Césars*. — A proximité du Colisée se dressent deux arcs de triomphe : celui du Titus, le mieux conservé et l'arc de Constantin. Ils sont encore vêtus de sculptures et de statues. Devant nous des colonnes brisées, des chapiteaux tronqués, des restes de murailles, gisent lamentables. Ici, voisin des rostres, c'est l'arc de Septime-Sévère.

Auprès de ces arcades effritées des pans de murailles supportent des vestiges de voûtes. C'est tout ce qu'on peut offrir du temple de la Concorde. A droite trois longues colonnes corinthiennes, restes du temple de Vespasien. En avant 8 colonnes d'ordre dorique à peine réunies entre elles, débris du temple de Saturne. Le visiteur surpris s'arrête. Il est transporté dans un monde de ruines. Partout où il plonge les yeux, il n'aperçoit que des assemblages de fûts et des supports de colonnes réunis en lignes. C'est le temple d'Antonin et de Faustine. L'œuvre du temps et des hommes a presque tout détruit. Des voûtes énormes et difformes, voilà ce que fut la basilique de Constantin. Des fondations souterraines indiquent l'emplacement de la basilique Julia. Plus loin de grandes murailles d'inégale élévation annoncent les ruines des Palais des Césars. Nous voyons l'Atrium s'ouvrant sur différentes salles, la chapelle des Dieux Lares, le salon de réception, enfin la Basilica réservée aux audiences. On pénètre dans un espace assez vaste entouré de restes de portiques, c'est le Stade, lieu réservé pour la course ou les exercices du corps. On s'enfonce dans des cours clairsemées de colonnades d'un aspect singulier, enfin on atteint de vastes terrasses où croissent une infinité d'arbustes du plus gracieux effet, tandis qu'au tournant des routes s'échappent de courtes cascades ou jaillissent des sources entourées de statuettes de marbre.

Les *Thermes de Caracalla*. — Au Sud de la ville nous nous arrêtons devant d'épaisses et longues murailles à demi-voilées d'arbustes sauvages. Ce sont les Thermes de Caracalla. L'eau était distribuée à toutes les températures. Froide (frigidarium), tiède (tepidarium), brûlante (sudatorium). L'eau ne coulait que sur du marbre ! La population opulente passait la majeure partie de la journée dans ces lieux d'oisiveté. On y avait aménagé des salles de spectacle et de gymnastique ; on y philosophait ; on y traitait les graves intérêts du pays. Des jardins suspendus constamment arrosés de fontaines

murmurantes donnaient leurs ombrages gracieux aux amis du farniente. De toutes ces splendeurs, il reste des tours à demi-ruinées, des salles informes, dépourvues de leurs parures, de leurs mosaïques, de leurs peintures, de leurs marbres. Pourtant, sous quelques portiques, sous quelques voûtes, des débris de fresques et de marbres nous retenaient charmés. C'était l'éclair de beauté illuminant un coin de la nuit des siècles et frappant notre esprit d'admiration.

Le *Théâtre de Marcellus.* — Sur la place Montanara résistent encore aux morsures du temps quelques ruines du Théâtre de Marcellus — achevé sous Auguste — il pouvait contenir 20.000 spectateurs. Il ne reste plus que quelques arcades à demi-ruinées où se sont fixées de sordides échoppes. L'aspect général est lamentable.

Telles sont succinctement les principales ruines de Rome. Il reste encore bien des détails à donner sur les jolies fontaines qui décorent places et carrefours de la ville — fontaine Trévi — ; sur la prison Mamertine où moururent Jugurtha, Persée et Vercingétorix ; sur la villa Médicis, siège de l'Académie de France, ceci nous entraînerait trop loin.

NAPLES. — Le golfe de Naples, qui donne à la ville son extraordinaire cachet de beauté, comprend deux anses que sépare le château de l'Œuf, une sorte de forteresse avec tours robustes bâties sur pilotis qui commandent le secteur militaire maritime de Naples.

Derrière la ville, le Mont-Vomero étage le puissant château-fort de Saint-Elme qu'entourent de ravissantes villas ouatées dans des frondaisons variées.

Le quai de la Chiaja est précédé d'une longue esplanade ornée d'arbustes, de statues et de fontaines. C'est la promenade des Napolitains et des étrangers. Le quai Santa-Lucia est le centre du commerce des mollusques, crustacés et poissons.

Les Rues de Naples. — Le corso Victor-Emmanuel est un des points les plus beaux de Naples. Cette rue large, bordée de villas, de parcs, de palais, offre une vue admirable sur la baie de Naples.

Les orangers, les cactus, les figuiers triomphent dans l'éclat d'un immortel printemps. Les rues des quartiers centraux sont généralement spacieuses, bordées de riches magasins auprès desquels circule une foule gaie et remuante. Les édifices, banques, palais de justice, consulats, ont belle allure. Sur les places, des colonnes, des obélisques, des fontaines.

C'est le soir que les quartiers riches de Naples prennent un véritable caractère de capitale. Les rues brillamment inondées par les lumières des globes électriques présentent une animation extraordinaire. Une foule bruyante et endimanchée les sillonne, jusqu'à une heure avancée de la nuit. Beaucoup

de magasins illuminent leurs vitrines extérieurement, aussi Naples est en voie de devenir la ville la plus....... éclairée de l'Europe. Les cafés regorgent ; les orchestres déchaînent des orages d'harmonie, tandis que sur la plupart des places de la ville, des musiques se font agréablement entendre.

A proximité de l'Université s'érige la Cathédrale St-Janvier. Sa nef principale est formée de 16 grands portiques à pilastres en marbres gris et jaune. La voûte est décorée de belles peintures. On ne saurait trop louer parmi les tableaux une *Assomption* du Pérugin, ainsi que quelques toiles du Dominiquin se rapportant à la vie du saint patron : la *Décapitation de saint Janvier* et la *Guérison des Malades.*

A Naples les églises sont presque aussi nombreuses qu'à Rome. Quelques-unes sont vraiment belles, mais le touriste ne les visite point. Le charme des sites environnant la ville — les plus beaux incontestablement de l'Europe — le retiendra, tel *Ulysse chez les Lotophages.*

Autour de l'église St-Janvier s'éparpillent les rues populeuses de Naples. Elles lui donnent un cachet unique au monde. A Naples la vie est publique. Dans la rue, les ressemeleurs de souliers ; dans la rue, les chirurgiens-barbiers ; dans la rue, les fabricants de beignets et de polenta. Les auvents des marchands de pastèques, de figues, d'aubergines, de raisins accaparent la rue. On se lave, s'habille, se brosse dans la rue. Presque toutes les professions s'emparent délibérément du trottoir ; ici les préparateurs publics de limonades, là les marchands de cartes-postales illustrées harcèlent le touriste avec une persévérance méridionale. Quelques pas plus loin un vendeur de bibelots en mosaïque étalera sous vos yeux sa petite boîte étagère et ne vous lâchera plus.

Nous avons assisté à un spectacle bien drôle. Un lazarone nous ayant aperçu au moment où il faisait ses ablutions intimes et..... publiques, lâcha précipitamment son robinet et son savon et, le corps ruisselant d'eau, vint nous offrir ses pacotilles.

Ici l'étranger est la bête taillable et corvéable à merci. Nous pénétrons dans des rues où deux personnes à peine peuvent avancer de front. Le spectacle est dégoûtant. Maisons noires aux murs lépreux, lézardés, fétides. Pas de fenêtres. Un jour avare se fraie un passage par les portes étroites de ces taudis, où plus encore que dans certains quartiers de Rome, des familles entières vivent dans une promiscuité dégradante. Un linge douteux flotte le long des cordes fixées à tous les étages des habitations. Les enfants sont vraiment habillés au........ bon marché. Les uns ont une chemise, les autres un pantalon, mais jamais les deux vêtements réunis. Nous avions déjà constaté le paupérisme de Paris et de Londres ; Naples tient le record. Ici lazzaroni et mendiants sont légions, et d'une audace inouïe. Ils viendront arrêter vos voitures même en course, s'empareront des églises et des musées, où ils se disputeront votre obole ; siégeront jusque dans les vestibules des hôtels où ils

seront tolérés. Vous vous débarrasserez difficilement de ces pirates du porte-monnaie.

Les rues populeuses les plus centrales et les plus spacieuses ont aussi au crépuscule des coins pittoresques. Les marchands, les pifferari, les musiciens-orchestre ont le verbe haut. Les rues chantent. Les auberges s'emplissent de foules bruyantes qui, dans la fumée des pipes, entonnent leurs cantatilles qu'accompagnent encore les larges rasades de leur abominable *vino rosso*.

Avant de nous disperser dans les théâtres et cafés-concerts de Naples, très nombreux mais d'ordre inférieur, nous allons une dernière fois nous délecter au panorama de son golfe.

Le soleil au déclin de sa splendeur dorait les édifices de la cité et ses blancs faubourgs. A notre face s'étendaient les courbes majestueuses de sa double baie; les frondaisons riantes de Portici, les deux mamelons du Vésuve vomissant leurs spirales de fumée. Plus loin, en suivant le littoral, la ville de Castellamare, son port lilliputien, ses altiers coteaux et Sorrente, l'opulente Sorrente, harmonieusement assise sur son promontoire, puis l'île de Capri, opale bercée au murmure des flots bleus. De l'autre côté, c'était le promontoire du Pausilippe et le cap Misène, la mignonnette île de Procida et fermant le panorama, l'île épaisse d'Ischia, aux somptueux et reposants ombrages.

Les Environs de Naples.

Excursion au Pausilippe et à Pouzzoles. — Le Pausilippe est un court promontoire qui s'avance dans la mer entre les golfes de Naples et de Pouzzoles. En cet endroit privilégié de la nature, où l'œil peut embrasser les doubles panoramas de la montagne et de la mer, les riches citoyens romains avaient sous l'empire édifié leurs villas. Nos voitures s'engagent à travers cette route délicieuse, puis nous nous enfonçons dans la montagne. Les ombrages sévères des oliviers, les feuilles aiguës des cactus, les larges palmes des figuiers ne manquent pas d'attraits.

En face de l'île de Nisida nous apercevons de nouveau la mer, enfin Pouzzoles, avec sa solfatare d'où s'échappent des fumeroles et des vapeurs sulfureuses. Dans ces parages ombreux, le doux poète Virgile, modulait ses divines églogues, célébrait le charme de la vie pastorale et des cultures agrestes, les hauts faits des héros.

« Et molles sub arbore somnos ».

Excursion à Pompéï, au Vésuve, à Sorrente. — Une heure de chemin de fer suffit pour nous conduire de Naples à Pompéï. Aussitôt notre entrée dans la Ville-Morte, on nous fait traverser un coquet jardin peuplé de figuiers et de lauriers-roses, et l'on pénètre dans un petit musée renfermant des vases,

des amphores, des pierres tumulaires, des meubles même découverts au moment de l'exhumation de la ville, ainsi que des cadavres d'hommes et de femmes conservés dans la lave.

On avance, le spectacle n'est pas banal. Les maisons sont totalement dépourvues de toitures. Les rues sont étroites, pavées de larges dalles et bordées de trottoirs assez élevés. On y voit encore les traces des ornières creusées par les chars. On entre dans quelques habitations et on est surpris de leurs bonnes dispositions. On reconnaît des magasins ornés de mosaïques et de peintures ; des débits de boissons, aux comptoirs en marbre percés de trous pour recevoir des vases obtus ; des boulangeries, aux fours et aux meules qu'on y a trouvés; une maison de danse et de plaisir, aux fresques qu'elle renfermait ; une pharmacie, à ses fioles toutes préparées. On observe encore sur certains murs des traces d'inscriptions.

Mais voici le Forum avec ses colonnes tronquées. Autour de lui sont agglomérés les grands édifices publics : la basilique, les temples de Vénus et de Jupiter, étalant des spilatres étiques, des voûtes de pierre à demi-effritées et des socles émaciés privés de leurs statues. Près des vestiges d'une caserne, le grand théâtre. Il a encore 29 gradins. quelques-uns en parfait état. Il pouvait contenir 5.000 personnes. Quelques habitations de riches patriciens ont gardé une luxueuse décoration. Certaines ont des niches en rocaille d'où s'échappent encore de plaintives cascades ; d'autres ont des peintures murales d'un saisissant effet. Apportant l'illusion de la vie dans cette Cité-de-la-Mort, des fleurs au chaud coloris, des arbustes pimpants encadrent des restes de portiques et d'arcades et semblent par leur ironique présence attendre le retour des absents. C'est l'an 79 après J.-C. qu'eut lieu la catastrophe. Ce qui nous a surpris à Pompéï. c'est l'importance des ruines découvertes — il reste encore près de la moité de la ville à exhumer — et leur merveilleuse conservation.

Après le déjeuner au buffet de la gare, nos excursionnistes se séparèrent en deux groupes. Le plus important prit le funiculaire du Vésuve. Le deuxième groupe se dirigea vers Sorrente.

De part et d'autre on fut satisfait des excursions. Le Vésuve étant en travail depuis quelque temps, grondait et crachait abondamment des pierres rougies et fumait plus que la pire cheminée de l'Italie. Il offrit un spectacle inoubliable malgré la difficulté que le cône présentait à gravir.

Sorrente avait réservé aux amis des beaux sites les plus ravissantes impressions. Nos voitures s'engageaient à travers de fertiles campagnes ; et bientôt les montagnes apparaissaient. Nous nous enfoncions dans une sorte de cirque qui semblait nous envelopper, puis soudain la côte d'azur se découvrait. Le spectacle était délicieux. La brise se jouait sur les flots et sous le scintillement du soleil, soulevait des vagues d'or. Sur quelques points, la montagne paraissait nous écraser contre la mer. Elle se dressait presque à pic : perdait son

front dans les cieux et cachait son large pied sous les frondaisons odorantes des myrtes et des orangers. Sur ses flancs où bruyères et fougères jetaient leur note gracieuse, des villas perdues sous le feuillage des lauriers-roses et des figuiers, montraient un coin de pignon ou de tourelle. Nous atteignons Castellamare, jolie ville paresseusement allongée sur son rivage enchanteur, enserrée par la barrière céruléenne des flots, et les guipures vertes de sa montagne boisée.

Nos attelages prirent une allure modérée et nous atteignîmes sur cette route dorée par les pampres le petit bourg de Vico. Sur la crête de rochers moussus, Sorrente-la-Belle, découvrait la coupole d'or de son église et les pignons gracieux de ses villas.

Mire au fond des flots bleus, tes coquets édifices
Quand les feux du soleil en brillants artifices
Font ruisseler la mer. Sorrente au ciel si pur,
Sur tes monts élégants, sous ton profond azur,
Croît l'arbre toujours vert et la fleur odorante ;
Salut à la beauté, salut à toi Sorrente.

Sur un des points les plus élevés de la côte on apercevait Naples à demi-incendiée sous les feux du soleil comme sur le fond d'un décor d'apothéose.

Capri et la *Grotte d'Azur*. — Nous quittons encore une fois Naples sur un gracieux bateau de plaisance et nous voguons vers la célèbre grotte. La traversée sur une mer calme et douce ne fut pas sans attrait ; enfin après deux heures de navigation, une voix s'éleva : terre, terre ! C'était Capri. Vue de la grotte l'île garde un aspect farouche. Elle apparaît comme un énorme bloc de rochers à peine moussu à demi-privé d'arbres. Vue d'une autre face elle semble plus riante. Le bateau s'arrête et des barques viennent s'offrir pour nous faire visiter la grotte. L'orifice n'a guère qu'un mètre de hauteur ; aussi faut-il, au moment où l'on passe sous l'excavation, s'étendre presque à plat dans la barque. Dans cette grotte, dont la superficie est de 1.500 mètres environ, tout paraît bleu, mer, grotte, rocher ; des liserés d'argent se jouent sur les parois de la barque au moindre mouvement. Les parois calcaires de la grotte produisent cet effet éblouissant. On croit assister à une féerie monstre dont on est le principal acteur. La petite île Capri, où nous débarquons enfin, comprend deux localités : Capri et Anacapri, réunis par des chemins muletiers assez pittoresques. L'île est couverte de villas. Un des premiers empereurs romains célèbre par ses tyrannies y habita. Son séjour est agréable..... *Ver erat eternum.*

Capri, douce Capri bercée aux chants des flots,
Émeraude perdue auprès des noirs îlots,

Capri, séjour béni, l'onde qui te caresse
Baigne aussi le rivage enchanteur de la Grèce.
Sur ton flanc gracieux l'oranger a fleuri,
Un Tibère indolent un jour t'aima, Capri.
Pins, vignes et figuiers, tressez votre couronne,
Dorez vos fronts tremblants au soleil de l'automne,
Capri, c'est le pays tendre et mystérieux,
Quelque Eden arraché de la splendeur des cieux.

Le repas sur la grande terrasse de l'hôtel réunissait tous nos camarades de voyage, trop souvent séparés. Aussi la gaîté et l'animation furent grandes. Pourtant quelques dames faillirent gâter la fête. Ajoutons-le de suite c'étaient des Capréennes. Le repas était à peine commencé, que les balcons du voisinage se garnirent des « élégantes » du pays. D'abord nous n'y prêtâmes qu'une faible attention. Ventre affamé n'ayant ni œil ni oreille. Mais comme nous devenions de plus en plus des phénomènes de curiosité, nous répondîmes en braquant nos yeux armés de jumelles. Peine perdue. Les lazzi, les bons et gros mots même descendaient sur nous. Nous allions succomber quand apparurent les objectifs photographiques. La déroute des dames fut complète et le combat cessa......

BOLOGNE. — De Naples nous rentrons à Rome par Caserte. Nous observons en passant l'emplacement qu'occupait l'ancienne Capoue si funeste aux troupes d'Annibal et nous atteignons Foligno. Cette petite ville a plus d'un coin curieux. Les rues de quelques quartiers retirés s'enchevêtrent, forment des courbes et des angles au plus surprenant effet, réunissent leurs murailles par des contreforts et sont frappantes d'originalité.

Par Foligno nous atteignons Assise.

Cette dernière ville a un aspect bizarre et formidable. Elle s'étage sur le sommet d'une colline, présente une citadelle en ruines qu'accompagnent de hautes murailles. Elle abrite la célèbre église de St-François, d'une remarquable beauté. Les fresques de la voûte sont le chef-d'œuvre de Giotto. D'Assise nous revenons une seconde fois à Foligno pour prendre la direction de Lorette.

Lorette est la cité pauvre et triste : ses habitants ont des goûts simples et vivent de la vie agreste. Au centre de la localité s'élève une superbe basilique surmontée d'un dôme. Dans une chapelle de grande décoration, ont été conservées plusieurs murailles provenant de la Maison de la Vierge. Ici le peuple afflue et ce sont des humbles, des déshérités de la vie qui viennent prier avec leur foi robuste et sincère.

Ce fut surtout dans cette partie de l'Italie que nous constatâmes l'insuffisance de vitesse des express ??

Voici Ancône. Cette ville s'accroche sur la croupe de petites collines qui lui donnent un séduisant aspect. L'Adriatique la baigne.

Nous avons gardé l'amer souvenir d'un repas pris au buffet de cette gare. La salade était assaisonnée avec une huile de qualité tellement.... originale. qu'un de nos amis s'obstina pendant plusieurs minutes à réclamer.... la lampe. Le soir nous atteignions Bologne.

Les Rues de Bologne. — L'étranger est agréablement surpris par la largeur et la beauté des rues.

Beaucoup sont forées d'arcades appuyées sur de hautes colonnades. Les églises, les musées affluent. C'est la ville calme, universitaire, hantée par les beaux souvenirs ; c'est la ville paisible et endormie. La place de Neptune en est le centre. La fontaine qui la décore est rehaussée par une statue de Neptune, de 5 m., au superbe effet. A proximité on arrive au palais du Podestat, véritable manoir féodal aux murailles noires, achevées par des crénaux et que couronne une grosse tour carrée. Dans le fond de cette étrange place, on observe la basilique San Pétronio (133 m. de longueur), elle possède un nombre important de chapelles latérales très jolies ; la cathédrale St-Pierre, très haute et imposante, est curieuse par ses fresques.

L'église St-Étienne est certainement une des plus originales qu'il soit possible de rencontrer. Elle est composée de sept églises enchevêtrées les unes dans les autres de la façon la plus bizarre. L'une d'elles se trouve au-dessus de sa voisine.

L'Université encore très suivie, fut surtout célèbre par ses juristes. Le monument en impose. Il est carré, orné de colonnades et de fresques.

Des squares et jardins adroitement aménagés offrent aux visiteurs leurs grands et pacifiques ombrages ; des fontaines ornées de jolis groupes les agrémentent. Sur un point culminant Bologne se découvre ; elle étale les clochers et les nombreuses tours de ses églises ; les deux tours noires et penchées de la place St-Barthélemy et prend à distance un air martial et imposant.

PADOUE. — Cette ville a encore un aspect plus endormi que Bologne. Ses rues sont étiques, tortueuses et mornes. C'est la petite ville avec ses médiocres cafés et ses étroits magasins. Dans les quartiers extrêmes, de courtes rivières lèchent les murailles moussues de ses rues à demi-abandonnées. Pourtant quelques maisons ont de surprenantes décorations. Le palais du Podestat est bordé de charmantes arcades et dans son voisinage nous avons examiné une habitation couverte de jolies grisailles. La grande merveille de Padoue est l'église St-Antoine. Cette vaste basilique est surmontée de sept coupoles et flanquée de deux campaniles octogones d'une grande légèreté. La façade seule est un peu terne. A l'intérieur on ne saurait trop admirer la

chapelle de St-Antoine avec ses hauts-reliefs en marbre d'un travail divin et dus à Sansovino et Lombardi, relatant les miracles du saint.

VENISE. — Tout ce qu'on nous avait appris sur la plus grande ville d'eau du monde, ne nous a pas semblé exagéré, Venise est la merveille, la perle de l'Adriatique.

Des plaines basses succèdent aux fertiles campagnes qui couronnent Padoue et nous atteignons la lagune. L'eau semble envahissante. Sur une digue de plusieurs kilomètres s'engage la voie ferrée et c'est de l'eau à gauche et de l'eau à droite. On se croirait sur une très longue estacade. Saluons, voici Venise.

Le grand Canal, le Jour. — On se précipite bagages en mains dans des gondoles, car la gare aboutit à quelques mètres seulement du grand canal. Cette principale artère de Venise a la forme d'un S renversé, elle s'étend sur une longueur de trois kilomètres, elle atteint 70 mètres environ de largeur.

La fraîcheur infinie des eaux, la douceur caressante de la brise nous séduisent.

Sur les bords du délicieux courant s'étendent des édifices, des églises, des palais aux larges et belles façades éclairées de fenêtres enchevêtrées d'arcatures d'un grandiose effet. Des basiliques, la plupart en marbre, supportent sur de hautains chapiteaux d'éblouissantes coupoles. L'admirable pont de marbre du Rialto se découvre. Il pose sur les rives du canal sa majestueuse et grande arche romaine égayée de courts magasins qui font corps avec lui.

Maintenant les palais succèdent aux palais, vernissés de cette patine sévère qu'impriment les ans, et souvent, sous les ogives séculaires de leurs fenêtres, des feuillages grimpants mêlent le délice de leurs festons.

Le grand Canal, la Nuit. — La plume est laissée un instant à George Sand : « Nous descendions légèrement le superbe canal. Les lumières de la ville brillaient au loin sur ces vastes quais qui font une si majestueuse avenue à la cité reine. La lune se levait derrière St-Marc, la lune mate et rouge découpait sous son disque énorme des sculptures élégantes et des masses splendides. Peu à peu elle blanchit, se contracta et montant sur l'horizon, au milieu de nuages lourds et bizarres, elle commença d'éclairer les trésors d'architecture variée qui font de la place St-Marc un site unique dans l'univers ».

Notre gondole menée par un vigoureux rameur frolait les ondes avec grâce et légèreté : des musiques lointaines arrivaient mélodieusement vers nous.

« Le chant éclate et meurt, renaît et se prolonge ».

Aucun langage humain ne saurait reproduire la poésie mystérieuse et la beauté de cet incomparable et féerique décor, ni les délicieuses sensations que nous éprouvâmes.

La Place et l'Église St-Marc. — Les peintres et les photographes l'ont reproduite de mille manières ; il faut s'y rendre pour l'apprécier. Cette place représente un rectangle terminé par la Cathédrale. De chaque côté une double ligne d'édifices avec arcades, colonnades et chapiteaux. A droite les anciennes bibliothèques, à gauche le palais des procurateurs.

Ces somptueuses constructions, toutes de même hauteur, cadrent adroitement avec la basilique. Tout a été dit sur elle. Qu'on la contemple au lever ou au coucher du soleil, l'impression est toujours enchanteresse. Bâtie au Xe siècle dans un style gothico-bizantin, elle érige cinq coupoles que surmontent de légers et courts campaniles ajourés. Séduisante de beauté, elle porte autour de ses frontons cintrés de ravissants clochetons qui lui ajoutent je ne sais quel charme exotique indéfinissable. Joignez-y les tons brillants des fresques de ses voûssures, ses multiples et châtoyantes colonnes de marbre, la pose altière des quatre chevaux de bronze, l'orgueil de sa façade, enfin les colonies de pigeons, eux aussi citoyens de Venise, qui s'abritent sous ses niches et ses portiques. L'intérieur de St-Marc n'est pas moins remarquable. On se croirait dans un palais : marbres, porphyres, jaspes, onyx, fresques environnées de mosaïques émerveillent le regard.

A droite de l'église nous avons remarqué les ruines du Campanile maintenant en reconstruction. On sait que la fameuse tour dont les Vénitiens étaient si fiers s'écroula en 1902 en écrasant la logetta de Sansovino. Une souscription à laquelle le monde entier prit part, permettra de relever le monument. Sa disparition n'a nui aucunement à l'aspect grandiose de cette place célèbre.

Le Palais des Doges. — La Piazzetta est l'étroite place qui suit celle de St-Marc ; elle est bordée par le palais Ducal. Cet important édifice a un séduisant cachet oriental. Les larges arcades de sa façade s'appuient sur des chapiteaux artistement fouillés ; au-dessus, des galeries ajourées supportent de plus étroites arcatures ogivales d'un travail et d'une légèreté splendides. L'intérieur renferme de brillantes peintures des grands maîtres : Le Tintoret, Paul Véronèse.

Le palais des Doges s'unit aux prisons par le pont des Soupirs. « Les Plombs », ces terribles et chaudes prisons sous les toits du palais n'existent plus ; quelques pièces avoisinantes ont été conservées, ainsi que les portes épaisses et tailladées.

On nous fit descendre dans les « puits ». C'étaient les anciennes prisons souterraines où les condamnés pour crimes politiques expiaient mortellement

leurs imprudences. Pleins d'horreur, nous aperçûmes une traînée de salles noires, basses, lugubres. Près de l'une d'elles, le petit réduit ajouré où le *Conseil des Dix* recueillait les dénonciations. Sur une de ces portes d'enfer on pouvait lire l'inscription fameuse : *Lasciate ogni speranza.* On ne nous épargna pas la visite de la chambre de la torture ni le couloir ténébreux où les accusés avaient la tête tranchée.

Les Places et les Ruelles de Venise. — Derrière la place St-Marc aboutit la Merceria, rue assez large pour permettres à trois personnes de passer en ligne. Elle est bordée de hautes habitations dont les visières des toitures s'embrassent à-demi.

Ici le soleil s'efface et n'a pas droit de cité. De gracieux magasins, quelques-uns même très jolis, retiennent les regards des passants. Cette rue serpente, fait tantôt des courbes, tantôt des angles, enjambe sur des ponts de pierre d'étroits canaux et vous mène dans les importants quartiers de la boucherie et des halles.

Venise est la cité du Beau. Plusieurs de ses ruelles presque toujours affairées, aboutissent à de jolies places où des églises aux façades ogivales, avec frontons souvent peuplés de statues, attireront le visiteur épris du grand art.

La basilique San Salvator a trois coupoles surbaissées reposant sur des voûtes en berceau. Elle renferme une charmante statue de l'*Espérance* par Sansovino et un délicieux tableau : l'*Annonciation*, du Titien. L'église gothique des Frari est une des plus grandioses de la cité des Doges. Elle possède les mausolées de grands artistes ; l'un, du Titien, dont nous avons admiré dans cette église même le chef-d'œuvre, la *Vierge de la Famille Pesaro* ; l'autre, du sculpteur Canova.

Les amis des coins romanesques et pittoresques trouvent dans Venise les spectacles les plus surprenants. Sur quelques-uns de ces canaux où dorment les gondoles, des ponts en pierre ou en marbre, sveltes et légers, rejoignent des habitations moyenageuses dont les ogives des étroites fenêtres sont recouvertes de séculaires grillages. Parfois, une série de ponts se succédent à des intervalles rapprochés, produisant par leurs hauteurs irrégulières un heureux effet d'optique. Les habitations communiquent généralement avec une ruelle et un rio (petit canal).

Les Vénitiennes de la classe pauvre s'habillent curieusement ; elles portent au-dessus de leurs jupes, généralement noires, un long châle de la même couleur dont la pointe descend jusqu'aux talons.

Le Lido est l'excursion classique des environs de Venise. Un bateau à vapeur nous mena sur une jolie plage très fréquentée dans la saison des bains et qui offre avec les plendeurs de la mer les douceurs de calmes ombrages.

Le retour par eau nous permet d'étudier la ville à vol d'oiseau. La Belle

aux flots berceurs s'étalait dans toute sa magnificence, laissant mirer dans ses canaux les dômes majestueux de ses basiliques, les tours penchées de ses églises, les arches moussues de ses ponts, les crénaux dentelés et les arcades ogivales du palais des Doges.

MILAN. — Venise est encore célèbre par ses glaces, ses verreries, ses fabriques de mosaïques ; Milan, c'est la cité de la soie. On compte dans la capitale de la Lombardie près de 200 établissements qui s'occupent de cette importante industrie.

LES RUES DE MILAN. — C'est une des plus jolies villes de l'Italie. Les rues, presque toutes larges, confortables, dépourvues d'arcades, ont un réel cachet français. Pourtant on observe encore aux fenêtres les sempiternels volets verts. Les rues Victoria, du Corso, de la Porte Romaine, du Corso Venezia, sont majestueuses et vivantes. Les magasins ont agréable prestance. Dans quelques rues écartées, d'étroits canaux traînent le long de murailles vieillottes et noires ; on croit rêver à Bruges. La Lombardie n'a pas le ciel mélancolique des Flandres et les canaux de Milan manquent de ces échappées admirables, de ces coins moyenageux fermés par des pignons ou des tourelles de pierre joliment ciselés.

La rue de la Porte Ticinèse est pittoresque. seize grandes colonnes corinthiennes provenant des anciens palais des Thermes occupent une courte partie de cette rue : elles servent de péristyle à l'église St-Laurent.

La merveille de Milan est sa Cathédrale gothique. La façade tout en marbre, trouée de cinq portes, est d'une grande élégance. Une pléïade de clochetons sculptés et ciselés à un degré inouï de perfection la surmonte. Le dôme central est d'un travail splendide. Quant au chevet, il rappelle par ses décorations, la finesse exquise et la beauté des pinacles, les ogives de ses clochetons, le nombre des statuettes qui les garnissent, les plus grandioses de nos cathédrales françaises. C'est aussi une des plus grandes églises du monde (148 m.).

L'intérieur n'est pas moins remarquable. La sveltesse des voûtes ; les deux chaires en bronze supportées par des cariatides, les sculptures sans nombre qui entourent la rotonde du maître-autel, nous ont agréablement surpris.

Non loin de la place Cavour, décorée de la statue de l'ancien ministre, près des rues riantes et mouvementées de Manzoni et Pantaccio, nous atteignons la place d'Armes. Un vieux château restauré qui fut l'ancienne résidence des ducs de Milan borde le nouveau Parc, jolies séries d'avenues plantées d'arbres dessinées à l'anglaise et qu'agrémente un arc de triomphe imposant.

Comme Rome et Naples, Milan s'anime surtout le soir. Dans sa galerie Victor-Emmanuel, son grand promenoir, la foule afflue débordante et gaie.

Les cafés resplendissent de lumières, et sur les places avoisinantes, des orchestres se font entendre......

Le lendemain, notre « rapide » ?? nous fit cotoyer un coin du lac de Côme, puis la Suisse — Lugano, Bellinzona, le St-Gothard — nous apparut dans toute sa splendeur. Nous allions atteindre Lucerne en traversant une partie de son lac, enfin Bâle avec l'express pour Lille.

Le lac des Quatre-Cantons que nous revoyons sous sa gaîne de montagnes et de forêts, nous rappelait une autre excursion habilement dirigée par M. Henri Beaufort, le dévoué Président des excursions de la Société de Géographie de Lille, et ce souvenir nous berçait délicieusement au moment où le pâle automne mordorait le feuillage des arbres et mêlait aux dernières brises septembrales le charme et la douceur de l'adieu des beaux jours.

Fid. DIDRY,
Membre de la Société de Géographie de Lille.

Section de Roubaix.

CONCOURS DE MONOGRAPHIES GÉOGRAPHIQUES

Nous rappelons à nos lecteurs ce Concours dont le but et les conditions ont fait l'objet d'un substantiel rapport dû à la plume autorisée de M. Ardaillon ; ce rapport a été publié dans le Bulletin de Mars dernier (pages 183 à 186) et des exemplaires détachés sont encore à la disposition du public au Bureau de la Société (tous les jours, de 4 à 8 heures du soir).

BIBLIOGRAPHIE

LETTRES DU JAPON, par Rudyard Kipling. Paris, Mercure de France, 1904. Cinquième édition.

Voltaire appelait Shakspeare un « barbare ivre ». (Il avait tort sans doute de formuler son jugement en termes aussi excessifs). A moins que le lecteur français ne soit un snob comme il y en a tant, épris à toute force de littératures exotiques,

il éprouvera et avouera devant les peintures de Rudyard Kipling une impression d'étonnement, de gène, de déroutement, quelque peu analogue. Peut-être ira-t-il jusqu'à se demander s'il n'est pas l'objet d'une mystification : en quoi d'ailleurs il n'aura pas tout-à-fait tort. Mais, comme « qui a bu boira », il finira tout de même par continuer sa lecture et même par y trouver un charme étrange, qui le fera aller jusqu'au bout, sans cesser bien entendu de regimber un peu à certaines pages, s'il est sincère.

Le livre est, à n'en pas douter, baroque. Seulement, il faut reconnaître aussi que l'auteur qui l'a conçu possède une imagination tout-à-fait extraordinaire et un tour d'esprit fort curieux. Quelle minutie de détails, quelle abondance et quel relief! Son acuité sensorielle touche à l'hallucination. Il rappelle Pierre Loti. Seulement, notre Loti est un pauvre homme qui manque totalement d'humour, tandis que l'auteur anglo-saxon en est, lui, totalement pétri : un véritable humour d'anglo-saxon, aussi énorme que flegmatique, et qui a l'air d'une bouffonnerie concertée. Les titres des chapitres sont incohérents à plaisir, et le contexte parfois ne l'est pas moins. Il est évident que l'auteur se moque de ses personnages, du lecteur,... et de lui-même. Pour celà, il s'applique fréquemment un procédé bien connu des humoristes, et qui consiste à se dédoubler ; il y a dans son livre un certain « professeur » qu'il fait intervenir à chaque instant, et qui n'est autre que lui-même discourant avec lui-même, — sans qu'il se soit le moins du monde donné la peine d'en prévenir le lecteur !

Et néanmoins, même exagérées et déformées en apparence, les choses ainsi racontées plaisent par un accent de vérité originale. On les devine *vues* et *ressenties* par quelqu'un qui ne ressemble pas à un autre. Nagasaki, Kobé, Osaka, Kioto, Otzu, Kamakura, Nikko, Tokio, Yokohama, toutes ces villes aux silhouettes composites, aux noms étranges, nous apparaissent successivement comme des décors lumineux et fantastiques, soudain émergés d'un brouillard de rêve, pour s'y replonger aussitôt. L'impression en est très vive et très forte, comme de certaines pochades caricaturales, plus vraies à elles seules que beaucoup de dessins honnêtement et soigneusement étudiés.

L'auteur, — sujet britannique et indien, — n'éprouve aucune aversion pour le Japonais, cela va sans dire, mais il a ce tort de ne pouvoir le prendre au sérieux. Il ne peut se figurer, civilisée à l'européenne, cette race pullulante, enfantine et bizarre. Pour lui, le Japon « n'a plus d'âme, depuis qu'il l'a troquée contre une constitution ». Les dames nipponnes en toilette de visite ont « l'air atroce », et leur maris sont « à faire pleurer », à force de « vautrement dans la laideur ». Plus tard, « quand le Japon aura vendu son droit d'aînesse..., quand il se sera si bien endetté que le secours financier de l'Angleterre et *l'annexion* seront sa seule ressource, quand les Daïmios auront vendu les trésors de leur maison aux marchands de bric-à-brac...., quand tout le monde portera des pantalons de confection et des petits jupons tout faits, et que les Américains auront établi des fabriques de savon sur les rivières et un boarding-house au sommet du Fujiyama,.... alors ils regretteront de s'être mis à jouer avec la grande machine à saucisses de la civilisation ». Quant aux soldats japonais, tout en reconnaissant que ce sont « de sales petits types qui la connaissent dans les coins », l'auteur les estime au-dessous de leur valeur réelle. Il les compare à l'infanterie des Indes, avec laquelle il « donnerait beaucoup pour les voir aux prises, rien que pour savoir comment ils travailleraient !... Sous les ordres d'officiers anglais au lieu des petits squelettes dont ils sont pourvus, et avec un meilleur fusil, ils seraient aussi bons que n'importe quelles troupes recrutées à l'Est de Suez ! Quelle injustice ! Et comme ce dédaigneux a dû changer de gamme depuis la guerre russo-japonaise.

On voit que l'auteur a le mépris facile. Mais trois peuples surtout, lui déplaisent : les Chinois, les Russes,.... et les Américains. Bien qu'il ne le dise pas trop haut, il devine dans ces derniers des voisins gênants, mal élevés, et dangereux pour l'avenir. Cet aveu d'un anglo-saxon ne serait pas pour nous déplaire, s'il ne nous obligeait à réfléchir nous-mêmes quelque peu....

G. HOUBRON

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

BULLETIN MENSUEL COLONIAL

Afrique occidentale française. — Réorganisation du gouvernement général. — Les perfectionnements successifs de notre organisme administratif en cette vaste région, perfectionnements dont nous avons entretenu nos lecteurs au dernier Bulletin (page 282) en ce qui concernait plus spécialement le Haut-Sénégal et Moyen-Niger, ont reçu tout récemment la consécration d'un décret de réorganisation d'ensemble et nous ne croyons pouvoir mieux faire que de reproduire ici l'intéressant article consacré par la « *Dépêche Coloniale* » à l'analyse de ce document :

« Un récent décret du 18 Octobre, contresigné par les Ministres des Colonies et des Finances, vient de réorganiser le gouvernement général de l'Afrique occidentale française.

Il apporte à l'organisation antérieure deux modifications principales concernant, l'une les subdivisions administratives du gouvernement général, l'autre son régime budgétaire.

Dans l'ancien ordre des choses, le gouvernement général de l'Afrique occidentale française était, eu même temps, le gouvernement particulier de la Sénégambie-Niger, c'est-à-dire d'une partie considérable de notre empire africain.

Aujourd'hui, les territoires de la Sénégambie-Niger, en raison du développement continu de leur organisation et de la paix absolue qui n'a cessé d'y régner, peuvent au lieu d'être rattachés directement au gouvernement général rentrer dans la forme commune aux colonies autonomes de l'Afrique occidentale française, c'est-à-dire être administrés par un Lieutenant-Gouverneur.

La nouvelle colonie ainsi formée prend le nom de colonie de Haut-Sénégal et Niger ; son chef-lieu sera établi à Bammako ; elle englobe une importante partie des anciens territoires militaires susceptibles dès maintenant d'être pris en main par l'administration civile ; le reste de ce territoire est réuni en un territoire militaire unique formant annexe à la colonie.

Les pays de protectorat du Bas-Sénégal précédemment rattachés à la Sénégambie-Niger sont placés sous l'autorité du Lieutenant-Gouverneur du Sénégal.

Le gouvernement général se trouve ainsi composé de cinq colonies : le Sénégal, le Haut-Sénégal et Niger, la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Dahomey ; elles sont administrées chacune par un Lieutenant-Gouverneur, ont même organisation et sont placées dans la même relation de dépendance vis-à-vis du Gouverneur général.

Seuls, les territoires situés sur la rive droite du fleuve Sénégal, en aval de Kayes, dont l'occupation est récente et dont l'organisation encore sommaire se poursuit méthodiquement, demeurent sous l'action plus directe du gouvernement général, ils prennent le nom de territoire civil de la Mauritanie et sont administrés par un commissaire du gouvernement général.

Au point de vue financier, la modification capitale apportée par le nouveau décret est la création d'un budget général de l'Afrique occidentale française ; ce budget général est l'instrument financier qui fournit au gouvernement général le moyen de remplir ses attributions essentielles, c'est-à-dire de pourvoir aux dépenses d'intérêt commun et de constituer la personnalité civile de l'Afrique occidentale française vis-à-vis des porteurs de titres de son emprunt.

Jusqu'ici le gouvernement général n'avait pour faire face aux dépenses communes et aux charges de son emprunt d'ailleurs garanti par l'État que des contributions prélevées sur les budgets des diverses colonies et territoires de l'Afrique occidentale française ; désormais il aura ses ressources propres, provenant des taxes établies et perçues par lui.

L'article 7 énumère les recettes et les dépenses du budget général : les premières sont constituées pour la plus grande part par le produit des droits de toute nature perçus à l'entrée et à la sortie, dans toute l'étendue de l'Afrique occidentale française sur les marchandises et sur les navires ; les secondes comprennent notamment les dépenses du service de la dette du gouvernement général et des services généraux, des contributions à verser à la métropole et des travaux publics d'intérêt général.

Chaque colonie demeure maîtresse, dans les limites de la législation régissant l'établissement de son budget, de consacrer à l'amélioration de ses services, à son développement intérieur, à l'embellissement de ses principaux centres, les sommes qu'elle juge convenables, puisqu'il lui est loisible de les demander au produit de ses contributions directes et des taxes diverses dont elle a la disposition.

Pour le cas d'insuffisance manifeste de ce produit, il est au surplus explicitement prévu par le même article 7 que le budget général peut fournir des subventions aux budgets locaux, comme il peut d'ailleurs, si les circonstances l'exigent, leur demander une contribution.

En dehors des deux innovations de principe exposées ci-dessus, le décret du 18 Octobre reproduit dans leur ensemble, et sauf modification n'affectant que le détail des services, les dispositions de l'organisation antérieure ; il constitue donc la charte nouvelle de l'Afrique occidentale française.

Nous sommes en mesure d'annoncer aujourd'hui comme officielle l'information que nous avons été des premiers à publier concernant la nomination de M. Merlaud-Ponty, comme Gouverneur de la nouvelle colonie du Haut-Sénégal-Niger.

Ce choix, comme nous le disions, est la juste récompense des éminents services rendus par ce jeune et brillant fonctionnaire qui, fait assez rare, a accompli presque toute sa carrière dans cette même colonie du Soudan.

La capitale du Haut-Sénégal-Niger sera Bammako sur le Niger. Il n'est pas douteux que grâce à l'énergie de M. Merlaud Ponty et à sa parfaite connaissance de la

vaste région dont l'administration lui est dévolue, la nouvelle capitale ne devienne avant peu le centre d'un grand mouvement commercial et ne prenne bientôt un important développement ».

Le programme de la saison sèche en Afrique occidentale. — La saison de l'activité des travaux en Afrique occidentale s'étend d'Octobre à Juin. Dans les mois qui la précèdent les pluies et la chaleur n'ont guère permis d'efforts matériels, c'est la période où il convient de tracer un plan de conduite, où souvent les grands chefs viennent se retremper dans la métropole et y asseoir leurs inspirations. M. Roume, l'éminent gouverneur-général, n'a pas manqué à cette tradition, et sans aucun doute est reparti fixé sur la série d'entreprises qui verront le jour pendant la campagne de 1904-1905 ou qui y continueront leur marche normale. M. le lieutenant-colonel Péroz, un Africain qui, retiré du service, continue à suivre en expert le développement de son ancien champ d'action, ne veut pas, dit-il dans une de ses intéressantes publications, établir de toutes pièces ce programme d'après les nombreux indices qu'il en a recueillis, mais, ajoute-t-il, « je voudrais exposer quelle doit être dans ses grandes lignes l'œuvre à poursuivre.

La prospérité de l'Afrique occidentale dépend de deux grands facteurs principaux : l'établissement des moyens de transport et de communication de toute nature entre l'intérieur et la côte, entre la côte et l'Europe ; la création des moyens d'exploitation et de développement des richesses naturelles de cet empire. Toutes les autres questions se rattachent à celles-ci ; toutes en dépen 'ent immédiatement.

. . . .

Ce sont ces deux facteurs qu'il importe avant tout et au-dessus de tout de réaliser.

. . . .

Menés tous deux de front, ils devront atteindre dans le même temps leur plein rendement de façon que l'un justifie, appuie et fasse vivre l'autre. Nous avons donc, d'ores et déjà, les grandes lignes de notre programme. Quelle en sera la part afférente à la prochaine campagne ?

La question des moyens de communication et de transport est complexe. A la base, sur la côte, un port bien outillé, tel que le réclame la grande navigation à vapeur actuelle pour laquelle, plus qu'autrefois, le temps est de l'argent. Partant de la mer, des voies ferrées et des voies fluviales aménagées allant chercher le fret ou allant porter les marchandises dans les grands centres de l'intérieur ; de là elles seront prolongées plus en avant encore, soit par le réseau fluvial, soit par des chemins de fer secondaires reliant les diverses branches de ce réseau, et, enfin par des routes. L'ensemble figurera un vaste entonnoir dont le goulot sera la voie ferrée ou fluviale principale, et, la bouche, le port marchand.

Or, quels sont les débouchés maritimes de l'Afrique occidentale ? Comme ports : Saint-Louis et Dakar desserviront la colonie du Sénégal et la partie Nord-Ouest du Soudan ; Konakry recevra les produits du Bassin supérieur du Niger et ceux du Fouta-Djallon ; Petit Bassam sera le débouché de toute notre colonie de la Côte d'Ivoire et de la partie méridionale de la boucle du Niger jusqu'à la Volta ; Kotonou sera le déversoir, en outre des produits du Dahomey, de ceux de toutes les régions que traverse le Niger oriental. Sans m'arrêter à chicaner sur l'excellence du choix de ces cinq grands ports futurs, je constaterai simplement que celui-ci étant arrêté depuis plusieurs années, sauf pour Petit-Bassam, on serait en droit de penser que déjà d'importants travaux ont été exécutés pour mettre ces ports à hauteur de leur rôle. Il n'en est malheureusement rien.

Saint-Louis est séparé de la mer par la barre que produit le Sénégal à son embouchure ; cet obstacle met cette ville dans un état d'infériorité commerciale considérable que ne rachète nullement l'avantage d'être relié à Dakar par voie ferrée. En effet, les marchandises transportées par navires de tonnage moyen doivent débarquer dans ce dernier port et y subir une manutention longue et coûteuse avant d'embarquer en chemin de fer, à un taux ruineux, à destination de Saint-Louis où de nouveaux retards et de nouvelles manipulations les attendent si elles doivent remonter le fleuve. Au contraire, la barre étant supprimée, ces marchandises débarqueraient directement à Saint-Louis même bord à quai, ou bord à bord pour celles qui vont dans le haut-fleuve. Or, depuis plus de vingt ans, il dort dans les cartons de la marine un projet de M. Bouquet de la Grye dont l'exécution assurait la libre navigation entre la capitale du Sénégal et la mer ; il s'agit d'épis destinés à changer la direction des courants alternatifs qui, au lieu de déposer à l'entrée du fleuve une barre de sable, dragueraient automatiquement le chenal. L'exécution de ce projet coûterait quelques millions ; il n'a rien d'utopique ; son application sur divers fleuves d'Europe et de France a donné tous les résultats qu'on en attendait.

Pourquoi Dakar tuerait-il Saint-Louis ? Ces deux ports seront à peine suffisants au trafic de l'avenir.

. . . .

Mais Dakar lui-même est-il dès maintenant en état d'offrir à la grande navigation les commodités suffisantes ? Point du tout. Les débarquements et les embarquements de marchandises s'y font encore par les moyens les plus primitifs, les plus chanceux et les plus dispendieux. Il y a urgence à outiller ce port ; on y travaille, mais beaucoup trop mollement. A pareille allure, dans dix ans les paquebots ne pourront pas encore accoster à quai.

Quant à Konakry, l'état de ce port, qui ne demande qu'à prospérer et qui en a les moyens, est peu en rapport avec les louanges dithyrambiques que son nom seul fait pleuvoir sur sa prospérité. Comment, après quinze années, ne l'a-t-on pas encore muni des moyens les plus rudimentaires de navigation, d'accostage et de débarquement ? Car je compte pour rien ou à peu près les deux wharfs actuels, bons tout au plus pour le service des allèges. Maintenant que nous possédons les îles de Loos, il faut au plus tôt établir les feux et les alignements nécessaires pour qu'à toute heure du jour et de la nuit les navires venant de la haute mer puissent reconnaître le port, embouquer sans danger et venir au mouillage.

Je ne dirai rien de Petit-Bassam.

. . . .

Il faut sur cette côte un port muni aussi complètement que l'exigera l'important trafic que déterminera très prochainement la pénétration économique de l'intérieur.

Enfin Kotonou. Il faut, ces derniers temps encore, y avoir embarqué ou débarqué pour savoir ce que vaut son wharf, son unique outillage en dehors des pirogues. Le XXe siècle demande des conceptions plus pratiques et moins dangereuses. Ici tout est à faire et le temps presse ; le sifflet de la locomotive venant du moyen Ouémé et bientôt du Niger réveillera je pense les initiatives.

. . . .

Ainsi, nulle part, nous ne possédons un port organisé. Les Anglais, nos concurrents sur cette côte d'Afrique, en possèdent plusieurs ; ils ont pensé que c'était par là qu'il fallait commencer. Je ne suis nullement aussi absolu, car l'établissement et l'outillage de nos ports peuvent marcher de front avec la construction des voies ferrées ; mais ce qui est inadmissible c'est que cette dernière devance complètement la première tâche.

Les déclarations récentes de M. Roume me font espérer qu'il pense ainsi, et nous verrons sans doute l'œuvre de la prochaine campagne dominée par la nécessité de mettre enfin nos ports africains en état de donner satisfaction à d'impérieux desiderata commerciaux ».

C'est aussi de ces vastes territoires et de leur Gouverneur-général que s'occupe un autre publiciste anonyme, mais évidemment compétent et documenté. Il s'exprime ainsi :

« On pourrait dire que ce qui caractérise le gouvernement de M. Roume dans ses rapports avec les indigènes, c'est qu'il est une application systématique de la manière douce. La manière douce, on le sait, est fondée sur la conviction que, entre les populations indigènes d'une colonie et la nation directrice, il y a concordance d'intérêts. Plus ces populations sont prospères, plus la nation directrice y trouve de richesses à échanger et de ressources pour l'organisation des services publics. En sorte qu'il n'est pas seulement humain, c'est encore l'habileté suprême que de développer parmi elles le bien-être en y faisant régner l'ordre et la justice et en les encourageant au travail. Ce qui se passe en Mauritanie montre que l'on peut faire comprendre cette concordance d'intérêts aux indigènes et les amener par là à accepter pacifiquement notre domination. Et ce qui se passe dans les territoires du Haut-Sénégal et du Moyen-Niger est un autre exemple des conséquences de la manière douce une fois que cette domination est acceptée.

La Mauritanie ne figure pas encore sur nos cartes. Cette division administrative toute récente englobe approximativement de l'Est à l'Ouest tout le pays de Tombouctou à l'Océan, et du Sud au Nord tout le pays du Sénégal au Maroc. Cela constitue une belle étendue ; mais, pour le moment, on ne s'occupe que de la région qui avoisine le Sénégal. Jusqu'en 1902, cette région avait été complètement délaissée par nous. Pendant trois cents ans, nous nous sommes contentés de trafiquer dans les escales du fleuve ; on payait des snbsides aux chefs d'alentour soi-disant pour qu'ils y fissent la police et nos négociants ne s'aventuraient pas hors des comptoirs. On n'obtenait ainsi qu'une sécurité précaire ; chaque année, des bandes venaient incendier les villages de la rive gauche, massacrer les hommes, enlever les femmes et les enfants. Il y a encore eu de ces expéditions en 1903.

M. Roume a entrepris de mettre fin à cette situation humiliante. Qu'étaient-ce au juste que ces tribus maures qui vivaient au Nord du fleuve ? »

Peu de voyageurs les avaient visitées, rapidement, sans en rapporter une connaissance bien précise. Composées d'éléments ethniques très divers, elles sont également très diverses par leurs propensions et leurs mœurs, d'humeur batailleuse ici, elles sont paisibles et travailleuses là-bas.

« C'est en se glissant entre eux, en les contenant les uns par les autres que notre administration, en dépit de tous les obstacles apparents, a su s'établir dans leur pays sans coup férir. M. Roume a trouvé pour cette œuvre délicate l'agent d'exécution qui convenait dans la personne de M. Coppolani à qui sa connaissance de l'arabe et ses études sur la société musulmane permettent de discuter directement avec les Maures.

Nous n'étions pas absolument sans prise sur ceux-ci. Leurs chefs religieux ont des prosélytes parmi les noirs de la rive gauche ; ils y envoient régulièrement des missionnaires qui y font des quêtes fructueuses ; ils y viennent quelquefois eux-mêmes. Nous pourrions interdire ces voyages. La politique leur commandait

donc de vivre en bons termes avec nous, et c'est ce qui nous a permis d'entrer en conversation avec eux ».

Suivant les principes de la manière douce, au lieu de les attaquer les armes à la main, on a convaincu les grands personnages du profit qu'ils auraient à nous laisser organiser la police du pays au prix d'un impôt plus léger que les pertes résultant du désordre permanent des populations.

Les partisans de la manière forte se sont moqués d'abord de ces ménagements. D'autres, ceux qui participaient au trafic des esclaves chez les Maures, n'en souhaitaient pas du tout le succès.

« Cependant, il faut bien se rendre à l'évidence. Pendant la campagne 1902-1903, les Trarzas et la moitié des Braknas — soit une population d'environ 120,000 personnes — se sont laissé convaincre. Et pendant la campagne 1903-1904, l'autre moitié des Braknas et une grande partie des Douaïchs, soit 150,000 personnes encore — se sont soumises à leur tour. En s'appuyant sur les chefs religieux et sur les conseils, les djemmâas des tribus, nos agents ont réussi à réduire à l'impuissance les chefs guerriers, seuls intéressés à la continuation de l'ancienne vie de rapine. Les chefs religieux, en particulier, une fois qu'ils ont été bien convaincus que nous respecterions les conditions qu'ils mettaient à leur concours, et qui étaient que nous ne troublerions d'aucune façon l'exercice de la religion, que nous ne les priverions pas de leurs serviteurs et que nous n'établirions que l'impôt coranique, nous ont été franchement dévoués. Cette année, comme on prêchait la guerre sainte contre nous chez les Douaïchs, le plus vénéré d'entre eux, le cheikh Sidia composa une consultation, une setoua, où il démontrait à grand renfort de citation des textes sacrés que l'occupation française était un bienfait pour le pays. On n'a eu qu'à la répandre parmi les tribus pour les apaiser. On voit par là que nous avons peut-être bien des préjugés sur le fanatisme musulman.

Pour tout dire, ces résultats n'ont pas été obtenus sans l'emploi d'une certaine force. Si M. Coppolani et ses quelques auxiliaires, officiers ou agents du cadre administratif, n'avaient pas été escortés, ils auraient été à la merci de la première poignée de malandrins venus. Et si, lorsque les tribus sont soumises, nous n'étions pas en état de réprimer les entreprises des malfaiteurs, elles retourneraient évidemment tout de suite à l'anarchie.

Aussi huit petits postes ont été établis sur leur territoire, à Nouakchott, Khroulfa, Sout-el-Ma, Regba, Aleg, Mal, Mouët et M'bout. Mais escortes et postes n'ont jamais employé en tout qu'une compagnie de 250 hommes.

. . . .

Pendant la campagne 1902-1903, si nos souvenirs sont exacts, nous n'avons perdu qu'un maréchal-des-logis tué dans une échauffourée ; pendant la campagne 1903-1904. nous n'avons eu ni tué, ni blessé. Et il faut ajouter que, dès maintenant, le zekkat du quarantième fonctionnant, la Mauritanie a un petit budget qui paie ses dépenses.

Il n'y a plus qu'à souhaiter maintenant que l'organisation commencée soit désormais étendue au reste des tribus maures qui comprennent encore environ 150,000 personnes. Il est évident en effet que l'œuvre de pacification ne sera solide qu'à ce prix. Tant qu'il y aura des tribus échappant à notre action, nos adversaires y trouveront un refuge et pourront y former des complots que nous ne serons pas en état de déjouer.

. . . .

Et quelles seront les conséquences positives de cette nouvelle extension de notre

domaine colonial, demandera-t-on ? Il y en a d'immédiates : c'est la suppression des razzias et de la traite des noirs, autrement dit, la tranquillité enfin assurée sur les bords du Sénégal. De plus, le pays qui s'ouvre paraît appelé à un assez grand avenir économique. D'abord les populations ne sont point les barbares irréductibles qu'on imaginait. Elles ont compté de tout temps parmi les plus cultivées de l'Islam africain.

. . . .

Ensuite le désert ne commence pas à la rive droite du Sénégal comme l'indiquent les géographies, mais bien au Nord, à trois ou quatre cents kilomètres. Le pays intermédiaire a une saison de pluies régulières, et de petits lacs répandus de tous côtés conservent de l'eau en permanence. Sept de nos postes sont placés auprès d'une de ces nappes d'eau ; celle auprès de laquelle a été construit le poste de Mal n'a pas moins de vingt-cinq kilomètres de long. Avant l'arrivée des Berbères Zenagas, des nègres sédentaires cultivaient le sol. Les traditions ont conservé le souvenir de leurs petits royaumes et on voit encore en divers endroits des traces de leurs villages. Sans renoncer complètement à la vie pastorale qui leur est chère, nos nouveaux sujets pourront se remettre aux cultures que l'insécurité avait fait abandonner. Déjà ils se sont mis à ensemencer du riz et du mil sur divers points. Il semble que dans les parties directement desservies par le fleuve, ils pourront devenir des producteurs d'arachides ».

EUROPE.

L'instruction publique en Roumanie. — La Roumanie possède 3,653 écoles primaires rurales ; 385 écoles primaires urbaines ; 204 écoles primaires privées ; 23 écoles maternelles privées ; 84 asiles congréganistes privés ; 99 écoles secondaires publiques ; 100 écoles secondaires privées ; 2 écoles des Beaux-Arts ; 2 conservatoires de Musique et Déclamation ; 1 école de Médecine vétérinaire ; 1 école de Pharmacie ; 37 écoles supérieures et inférieures d'Arts-et-Métiers ; 10 écoles d'Agriculture ; 2 écoles Forestières ; 1 école des Ponts-et-Chaussées et 2 Universités.

Examinons aujourd'hui de plus près l'enseignement universitaire.

Il y a en Roumanie 2 Universités : une à Bucarest et l'autre à Jassy ; chacune d'elles comprend : 1 Faculté de Droit, 1 Faculté de Médecine, 1 Faculté de Lettres, 1 Faculté des Sciences ; celle de Bucarest possède en plus une Faculté de Théologie.

Voici le développement de ces Universités durant les trois années de 1899-1902 :

FACULTÉS DE DROIT							
DE BUCAREST.				DE JASSY.			
ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.	ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.
1899-1900.	2.319	24	2.343	1899-1900.	240	5	245
1900-1901.	2.602	34	2.636	1900-1901.	290	0	290
1901-1902.	1.521	19	1.540	1901-1902.	166	0	166

FACULTÉS DE MÉDECINE

DE BUCAREST.				DE JASSY.			
ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.	ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.
1899-1900.	547	27	574	1899-1900.	160	19	179
1900-1901.	610	33	643	1900-1901.	182	19	201
1901-1902.	631	51	682	1901-1902.	151	14	165

FACULTÉS DES LETTRES

DE BUCAREST.				DE JASSY.			
ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.	ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.
1899-1900.	334	179	513	1899-1900.	71	44	115
1900-1901.	392	174	566	1900-1901.	124	94	218
1901-1902.	129	108	237	1901-1902.	93	85	178

FACULTÉS DES SCIENCES

DE BUCAREST.				DE JASSY.			
ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.	ANNÉES.	Étudiants.	Étudiantes.	Total.
1899-1900.	487	52	539	1899-1900.	96	25	121
1900-1901.	314	73	387	1900-1901.	84	31	115
1901-1902.	290	55	345	1901-1902.	95	25	120

FACULTÉ DE THÉOLOGIE DE BUCAREST.

ANNÉES.	Étudiants.	Total.
1899-1900	226	226
1900-1901	230	230
1901-1902	216	216

RÉCAPITULATION PAR ANNÉE POUR LES 2 UNIVERSITÉS

(Nombre d'Étudiants).

ANNÉES.	Facultés de Droit.	Facultés de Médecine.	Facultés des Lettres.	Facultés des Sciences.	Faculté de Théologie.	Total général.
1899-1900	2.588	753	628	660	226	4.855
1900-1901	2.962	844	784	502	230	5.322
1901-1902	1.706	847	415	465	216	3.649

En examinant ce dernier tableau, nous voyons qu'en général le nombre des étudiants a diminué considérablement en 1901-1902 dans toutes les Facultés, sauf dans les Facultés de Médecine où nous trouvons une légère augmentation.

Cette constatation était évidente à la suite de la crise survenue en 1899 et 1900. Cette crise a eu en effet une grande répercussion sur le développement de la Roumanie, et l'enseignement s'en est ressenti.

La grande affluence d'étudiants en droit principalement, devenait dangereuse pour un pays agricole, qui demandait par contre de bons ouvriers, des hommes d'affaires et des directeurs pour son industrie et son agriculture.

Notre statistique est rassurante à ce sujet, car : d'une part, le nombre des étudiants en droit a diminué ; d'autre part, le nombre des étudiants de la Faculté de Médecine a augmenté, fait important en raison de la nécessité, pour notre pays, d'augmenter les docteurs en médecine dont le nombre est actuellement insuffisant. La Faculté de Théologie possède un nombre suffisant d'étudiants pour combler les vides produits dans le clergé de campagne.

Mais si le nombre total des étudiants a diminué d'une année à l'autre de plus de 1,600 dans nos 2 Universités, par contre, celui des écoles d'Arts-et-Métiers et d'Agriculture, a augmenté à notre grande satisfaction.

Si la crise financière de 1899-1900 a été très grave pour tout le pays, nous pouvons dire cependant que le pays a su la supporter avec résignation, et que les habitants ont trouvé le vrai remède.

Cette constatation est générale dans toutes les branches de l'administration du pays et nous ne pouvons que nous réjouir.

C.-A. Berindei,

Membre correspondant de la Société de Géographie de Lille.

ASIE.

La Chine et la guerre. — Une mission en Extrême-Orient. — Bien des fois depuis le début de la guerre russo-japonaise, dit M. Georges Villiers dans le *Temps*, la presse, en France et au dehors, a posé la question : « Que pense la Chine ? Que fera la Chine ? Quelle est à Pékin l'influence japonaise ? Que prépare cette influence ? » Dans les circonstances actuelles, après les rencontres du mois dernier et de celui-ci, il est intéressant d'enregistrer à ce sujet un témoignage direct et tout récent.

Ce témoignage est celui de M. Philippe Berthelot, secrétaire d'ambassade, chargé par le ministère des affaires étrangères d'une mission officielle en Extrême-Orient.

Cette mission, qui a duré deux ans, vient de s'achever. Après avoir parcouru le Siam, l'Indo-Chine, les Philippines, le Japon, la Corée et la Chine, M. Berthelot est rentré à Paris, il y a peu de jours. Son séjour en Chine, qui s'est prolongé pendant toute une année, ne s'est pas borné aux villes à traité, facilement accessibles. Il a visité les provinces centrales, siège du développement historique de la Chine. Il s'est entretenu avec tous les vice-rois, avec beaucoup de fonctionnaires. Pendant plusieurs mois, il a résidé à Tcheng-Tou (1), vivant la vie chinoise, parlant chinois, observant de près des choses et des gens que peu d'Européens avaient abordés avant lui, poussant son exploration jusqu'aux confins du Thibet, et portant dans cette enquête de rares qualités de finesse pénétrante et impartiale.

Interrogé par moi sur le point précis que j'énonçais tout à l'heure, il a fort obligeamment choisi, dans ses souvenirs, ce qui s'y rapportait.

— Parler de l'attitude de la Chine en présence de la guerre actuelle est chose tout à fait impossible, sans des distinctions préalables d'ordre géographique, politique et moral.

« Tout d'abord, il faut noter qu'une grande partie de la population chinoise est, à l'égard des événements de Mandchourie, dans un état de totale ignorance. Au début de la guerre, certains vice-rois, le plus grand nombre même, avaient lancé une proclamation, de tendance nettement japonaise, annonçant l'attaque de Port-Arthur, sa prise prochaine, la retraite des Russes. Mais, à peine publié, ce document fut, de la part de la cour, l'objet d'un blâme formel. Le blâme fut suivi d'une circulaire, invitant tous les Chinois, fonctionnaires et autres, à se pénétrer de cette idée que la guerre ne regardait que la Russie et le Japon, à ne s'en point occuper, à n'en pas parler, à n'y pas songer. Et l'ordre donné fut si bien obéi que j'eus la plupart du temps la plus grande difficulté à obtenir sur la marche de la lutte les renseignements même les plus sommaires.

« Je vous ai cité ce fait, car il résume exactement les dispositions diverses des Chinois et répond à la question que vous me posez. Les vice-rois, tous les vice-rois, qui sont d'origine mandchoue, sont profondément, ardemment japonophiles. Dans la guerre qui se déroule, ils ont dès le début pris leur parti. Et tous leurs vœux vont contre les Russes, non pas tant peut-être parce que Russes, que parce que Européens. Pour justifier cet état d'esprit, ils donnent d'ailleurs cet argument, auquel ils croient plus ou moins, que les Japonais combattent pour rendre la Mandchourie à la Chine. En conséquence, disent-ils, quoi de plus naturel que de souhaiter le succès de ceux qui travaillent pour nous ? Si donc les vice-rois étaient les maîtres, il est bien probable qu'ils chercheraient, par une voie ou par une autre, à servir les Japonais. Mais les vice-rois ne sont pas les maîtres. Et c'est sur quoi on ne saurait trop insister.

« La Chine, en effet, qu'on décrit d'ordinaire comme une terre d'anarchie, est en réalité (je ne parle ici que des provinces du Nord et du Centre) un pays de centralisation à outrance. Les vice-rois, tout-puissants dans la ou les provinces qu'ils gouvernent, sont les humbles serviteurs du gouvernement central. Nommés pour trois ans, déplacés presque toujours avant ce terme, révocables à tout instant et responsables sur leur tête, ils peuvent avoir des préférences : ces préférences ne pèsent rien contre les ordres de la cour. Dans certains cas, lorsqu'un vice-roi, comme Yuan-Chi-Kaï en ce moment, est à la tête d'une armée, il arrive que le gouvernement de Pékin compte davantage avec lui. Mais Yuan-Chi-Kaï lui-même,

(1) Capitale du Tsé-Tchouen.

qui au surplus est un jouisseur, usé, blasé, et indolent, ne se sentirait pas assez fort pour désobéir. Je ne vous parle pas des comparses, c'est-à-dire des généraux qui en Chine n'ont guère de crédit, notamment, du général Ma, que je connais, et dont il paraît que la presse européenne a si fort exagéré l'importance. Tout cela ne compte pas contre le mot d'ordre venu de Pékin. Et ce mot d'ordre est de ne pas bouger.

« Ce n'est pas à dire que la cour soit plus russophile que les fonctionnaires. Elle n'aime pas les Russes, pas plus qu'elle n'aime les Anglais, les Allemands ou les Français. Mais, chez elle, le sentiment de la prudence domine tous les autres. Elle pense, et c'est l'avis de bien des mandarins avec qui j'ai longuement causé, que, même en ne remuant pas, la Chine court grand risque d'être, à la fin de la guerre et quelle qu'en soit l'issue, le mauvais marchand du débat engagé sur son sol. A plus forte raison estime-t-elle que, si elle fournissait à une intervention étrangère l'ombre d'un prétexte, c'en serait fait de son indépendance. Elle s'attache donc à la neutralité comme à sa seule chance de salut. Elle l'impose formellement aux vice-rois, à qui il n'échappe pas, d'autre part, que l'intrusion d'une force extérieure dans les affaires chinoises aurait pour premier effet de leur coûter leur place. Elle fait la morte. Et, si, dans les représentations théâtrales, fermées aux Européens, du palais d'Hiver et du Palais d'Été, on se plaît à mettre en scène, à l'instar du polichinelle de notre Guignol, des Russes rossés par des Japonais, c'est la seule satisfaction que donnent à leurs préférences ces politiques avisés, profondément convaincus que, pour eux, l'immobilité est le commencement de la sagesse.

« Donc, et pour conclure, j'estime que la Chine, à aucun moment, n'interviendra dans la guerre. Elle n'interviendra pas parce que la cour ne veut pas qu'elle intervienne. Et quant au risque de voir la rébellion d'un fonctionnaire ou un mouvement populaire triompher de cette volonté, soyez bien persuadé que, s'il peut arriver qu'une révolte, une fois déchaînée, déborde le gouvernement, jamais une révolte n'éclatera sans que le gouvernement ne s'y soit d'abord montré favorable. Ce fut, entre autres, le cas du mouvement boxeur. Approuvé au début par l'impératrice, il prit ensuite des proportions qu'elle n'avait pas prévues. Contrainte, par crainte de l'Europe, à le réprimer, elle résista comme elle put à ses amis de la veille. Et c'est, en somme, cette résistance qui sauva les légations, en leur évitant le massacre immédiat auquel, sans elle, elles étaient condamnées.

« Cela dit, vous me demandez quelle est la situation matérielle et morale qu'occupent en Chine les Japonais. Là encore, la situation varie suivant les provinces et suivant les hommes.

« Il n'existe chez les Chinois aucune sympathie spontanée pour les Japonais. Ils les ont tenus toujours et ils continuent de les tenir pour une branche inférieure, secondaire du moins, de la race jaune. Cependant, depuis quelques années, plus encore depuis quelques mois, ils sont impressionnés par la puissance japonaise, et ils se disent qu'il est sage de compter avec elle. De là à parler d'une infiltration continuelle et générale, d'une pénétration pacifique de la Chine par le Japon, il y a une nuance. Et je dois avouer que l'influence japonaise en Chine m'est apparue beaucoup plus limitée et moins intense que je ne croyais devoir la trouver. Les Chinois ne sont pas plus disposés à laisser aux Japonais qu'à tout autre peuple étranger le bénéfice de les mettre en tutelle. Ils les emploient à des besognes déterminées. Mais ils ne veulent pas que cés employés deviennent des maîtres.

« Dans le centre de la Chine, où j'ai longtemps séjourné, on ne rencontre pas de Japonais. Au contraire, dans les villes ouvertes, on trouve, sous l'autorité des

fonctionnaires chinois, des institutions, civiles ou militaires, qui sont complètement japonaises. Il y a, dans les garnisons de ces villes, des instructeurs japonais qui font travailler à l'européenne les soldats chinois. Enfin, tous les vice-rois, à Pékin, les ministres, les principaux mandarins ont souvent des secrétaires japonais. Pour eux, un secrétaire japonais est un instrument de défense. Parlant très bien l'anglais, parfois l'allemand et le français, rompu aux méthodes européennes, le secrétaire, modeste et complaisant, rajeunit les ressources dilatoires de la diplomatie chinoise. Une légation étrangère demande-t-elle une concession de chemin de fer dont elle fait valoir l'utilité économique pour les régions traversées ? Le gouvernement ne discute pas le projet en lui-même. Au contraire, il l'approuve ; il l'exalte. Seulement, il ajoute que le gouvernement chinois a résolu, tant il l'apprécie, de le mener à bien par ses seules forces, avec des capitaux chinois, avec des ingénieurs chinois, sous un contrôle chinois. Capitaux, ingénieurs, contrôle existent-ils ? Peu importe, puisque la demande est écartée et que le « diable étranger » est, une fois de plus, tenu à l'écart.

« Ne croyez pas, d'ailleurs, que les Chinois eux-mêmes prennent au sérieux les arguments dont ils se servent. Ils n'ont nul souci de moderniser leur pays, et tous, quels qu'ils soient, le trouvent bien comme il est. La seule chose à quoi ils tiennent, c'est leur liberté individuelle. Au reste ils sont indifférents. Il n'est pas de peuple moins nationaliste, moins national même que les Chinois. Ils redoutent les gens du dehors et, quand le voyageur passe dans un village, les mères cachent les yeux de leurs enfants afin qu'ils ne le voient point. Mais néanmoins, on passe, et sans être inquiété. Les fonctionnaires font quelques sacrifices aux mœurs étrangères. Mais cela n'atteint que la surface. Les soldats apprennent la manœuvre européenne. Mais ils répètent toujours la même, comme des singes, et il suffit de les voir dans un service en campagne non répété à l'avance pour s'assurer que l'esprit de la guerre européenne leur demeure complètement étranger. Dans l'ordre civil, c'est la même chose. Et je doute fort que les ingénieurs chinois, qui sont actuellement en Belgique, utilisent jamais dans leur pays les connaissances qu'ils acquièrent.

« Je ne crois donc pas à la transformation pacifique de la Chine par les Chinois sous l'influence des Japonais. Si les Japonais venaient à s'y installer en maîtres, ils en feraient sans doute à peu près ce qu'ils voudraient. Et ce ne serait pas la première fois que règnerait à Pékin une dynastie étrangère. Je suis au contraire convaincu que leur exemple et leurs conseils, tels qu'ils sont donnés actuellement, ne détermineront aucun changement. C'est d'autant plus vraisemblable que la Chine contemporaine ne possède aucun homme de gouvernement ; que Li-Hung-Tchang n'a pas laissé de continuateur ; que lui-même enfin connut plus d'une fois la disgrâce et l'impuissance. Personne, à l'heure où nous sommes, ne songe sérieusement à s'engager dans la voie que le Japon suit depuis trente ans. Les masses populaires ne s'occupent point de ces choses. Et quant aux plus intelligents, c'est une sorte d'inertie pessimiste qui résume leur philosophie.

« En dehors des provinces du Sud, toujours inquiètes et rebelles, plus séparatistes qu'on ne croit, et peut-être à brève échéance, tel est l'état de l'opinion chinoise. Et c'est le seul élément moral sur lequel la politique européenne puisse tabler à coup sûr ».

Les Allemands en Sibérie. — Le *Vostotchnoie Obozrenie* parlant de la colonisation allemande en Sibérie, dit que les colons allemands, dont le nombre s'accroît de plus en plus, s'installent de préférence dans la partie Ouest de la Sibérie et, notamment, dans la zone des steppes qui s'étend entre Pétropavlosk et

Oursk. Les terres choisies par ces colons semblent se prêter très bien à la grande culture. Le journal sibérien invite les autorités à veiller à ce que l'immigration des Allemands en Sibérie ne prenne pas de trop grandes proportions.

AFRIQUE.

Chemin de fer de l'Ouganda. — Il n'y a pas longtemps encore les caravanes mettaient 3 ou 4 mois pour se rendre de Zanzibar aux Grands Lacs de l'intérieur ; aujourd'hui la locomotive franchit en 50 heures environ la distance qui sépare Monbaz, tête de ligne en Afrique orientale anglaise, de Kisumu sur le Victoria Nyanza.

Le matériel du train a tout le confortable anglais : les wagons comprennent deux compartiments de six places chacun, avec lavabos et cabinets ; les banquettes et dossiers mobiles, bien rembourrés, forment de bonnes couchettes pour la nuit, et l'on trouve sur la route des restaurants à prix raisonnable.

Au début la voie traverse la brousse africaine peu intéressante ; puis on entre sur le territoire des grandes chasses réservées : le permis coûte la modique somme de 1.500 à 1,700 francs, moyennant quoi lords, comtes et baronnets ont le droit de tirer le gros gibier, en nombre limité cependant.

Antilopes, gazelles et buffles paissent en troupeaux nombreux dans le voisinage de la voie ; les zèbres et autruches se tiennent à distance tandis que le lion, tapi dans un buisson près d'une source, attend la proie que lui réserve un tel garde-manger.

Vers l'altitude de 600 mètres se trouve un gros bourg où l'on cultive les légumes d'Europe et en particulier d'excellentes pommes de terre.

Le train s'élève péniblement jusque vers 2,500 mètres à travers les forêts vierges fréquentées par de solides gaillards dont le corps frotté d'huile et de terre rouge offre une singulière coloration pour des nègres. — On traverse ensuite des contrées splendides en descendant vers le Nyanza sur les bords duquel la locomotive s'arrête à Kisumu, à l'altitude de 1,000 m. environ.

AMÉRIQUE.

Fort-de-France (Martinique) et la route de Panama. — Les Américains ne tarderont pas à entrer dans la période active de l'achèvement du canal de Panama et, dans quelques années, une partie de la navigation entre l'Europe et l'Amérique orientale du Nord et l'Extrême-Orient continental et océanique prendra la route de l'isthme. Les Antilles sont pour ainsi dire les postes avancés du canal, les escales obligées des navires qui s'y dirigent. Les États-Unis se sont précautionnés à Cuba pour attirer ce trafic, l'Angleterre à la Jamaïque va poursuivre le même objet, nous devons aussi, avec nos admirables positions de la Guadeloupe et de la Martinique, entrer en lice pour prendre notre part du bénéfice commun.

L'argument de la faiblesse de notre marine marchande n'est pas valable. Géographiquement la France est en Europe la région privilégiée pour les relations maritimes, à l'exception peut-être de l'Espagne mais non de l'Angleterre ; il lui suffirait que ses enfants reprennent la passion de l'activité extérieure pour se placer au premier rang en peu de temps.

Nous possédons à la Guadeloupe la Basse-Terre et la Pointe-à-Pitre, à la Martinique d'abord Fort-de-France et la Trinité, et, au second rang, le Marin, le Vauclin et le François. Tous ces ports peuvent être améliorés et acquérir une valeur commerciale. Si l'on veut les perfectionner de manière notable, sans qu'il en coûte à la mère-patrie, c'est une œuvre locale qui se peut accomplir par l'initiative et au grand profit des colonies elles-mêmes, tout simplement en consacrant aux améliorations de ces ports les droits perçus sur les navires qui les fréquentent. Les autorités de ces colonies, Conseils généraux, Chambres de Commerce, ne sont pas ignorantes de ces intérêts, il faut le dire à leur louange, et veulent les servir.

Mais parmi ces stations de la navigation, la nature a pourvu Fort-de-France d'avantages dominants. La Martinique le comprend, et malgré les destructions récentes dont elle a été victime, loin d'être découragée, elle veut pousser le développement de ce port et le relèvement économique de la colonie par des mesures coûteuses sans doute, mais non moins productives.

La défense navale a repoussé des plans d'aménagement commercial de la rade des Flamands et de la baie du Carénage, le Conseil général s'est retourné vers la baie des Tourelles. Déjà les amiraux Servan et Richard ainsi que M. Rollet de l'Isle, ingénieur hydrographe, avaient étudié ce magnifique bassin. L'enlèvement de bancs madréporiques peu étendus, l'approfondissement par dragage en d'autres endroits et la construction de quais le long du rivage offriraient relativement peu de difficultés et par conséquent seraient, relativement aussi, peu dispendieux.

D'ailleurs, l'outillage de la baie du Carénage devrait être amélioré. Le bassin de radoub, par exemple, devrait être fort agrandi.

Tout cela n'est pas au-dessus des forces financières de la colonie et de la métropole. Le Parlement est saisi d'une demande d'emprunt par le Conseil général, et semble lui avoir réservé son approbation en principe. Il doit avoir en mains les résultats d'une enquête qu'il a demandée. Il faut maintenant qu'il se hâte afin que les travaux soient exécutés en temps pour conquérir à Fort-de-France une bonne place dès l'ouverture de Panama.

OCÉANIE.

M. Higginson. — La mort de M. Higginson survenue à Paris, brusquement, le 24 Octobre, à la suite d'une maladie d'abord assez grave, mais qui semblait ensuite avoir cédé presque complètement aux soins de son entourage, est une perte sensible pour la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides.

Voici ce qu'en a dit un de ses amis :

« Les coloniaux connaissent tous la carrière extraordinaire de cet Australien d'origine qui contribua, pour la plus large part, au développement de la Nouvelle-Calédonie par les entreprises qu'il y créa et les capitaux qu'il y dépensa.... Les services rendus à la France par M. Higginson étaient tellement certains, si appréciés, que, dès 1876, le gouvernement lui délivrait ses lettres de grande naturalisation ; quelques années plus tard, il recevait la croix de la Légion d'honneur. Et c'est alors que l'on vit se produire, pour le plus grand bien de sa patrie d'adoption, les qualités maîtresses de la race d'où il était sorti, la ténacité, la hardiesse, l'intelligence pratique et avisée, appliquées à rehausser le prestige français dans le Pacifique, à agrandir le domaine de la France dans ces régions éloignées dont, mieux que personne, il connaissait les ressources et les richesses.... Higginson

avait résolu de faire des Nouvelles-Hébrides, complément de sa chère Calédonie, une terre française ; et, disons-le à la gloire de sa mémoire, il faillit y réussir, quand, en 1878, nommé commissaire de la Nouvelle-Calédonie à l'Exposition, il put, à Paris, expliquer aux pouvoirs publics l'intérêt que présentaient pour la France ces terres nouvelles, et sa conviction qu'un effort modéré était suffisant, de la part du gouvernement, pour régler, à notre entière satisfaction, ce qui était déjà à cette époque la question des Nouvelles Hébrides.... Hélas! il ne fallut que quelques lignes d'un officier général de la marine, mal informé, pour réduire à néant les généreuses et patriotiques espérances d'Higginson : l'amiral Dupetit-Thouars déclarait que les Nouvelles-Hébrides ne valaient rien, qu'elles n'avaient pas de ports et qu'il ne s'y trouvait pas d'eau. Stupéfait de telles déclarations dont l'inexactitude était flagrante, mais non découragé, Higginson se retourna vers l'initiative privée, et pour ne pas laisser prescrire les droits de notre pays aux Nouvelles-Hébrides, pour lui en créer de nouveaux par une occupation effective, trois ans plus tard, il créait la Société française des Nouvelles-Hébrides, et achetait dans l'archipel des terres immenses sur lesquelles il appelait des colons français.

Depuis trente ans, il luttait pour la réalisation de son rêve ; depuis vingt ans, il usait ses ressources, son activité inlassable à disputer à nos rivaux, moins indifférents que nous, la prépondérance sur ces terres dont la réunion à la Calédonie devait former l'un des plus magnifiques joyaux de notre empire colonial.... Le sort n'a pas voulu lui donner la suprême satisfaction de voir enfin ses efforts récompensés ; il disparaît en pleine bataille, au moment même où s'ouvraient de nouvelles perspectives pour le règlement de la question des Nouvelles-Hébrides, et où ses avis autorisés eussent été d'un si grand secours : tous les amis des colonies regretteront avec nous la disparition prématurée du ferme patriote, de l'homme de bien et de cœur qu'était Higginson ».

M. André Jouannin, Secrétaire-Général du Comité de l'Asie française, son gendre, a dû renoncer à venir, comme il nous avait promis de le faire, peu de jours après ce malheur, donner une conférence à notre Société, à Lille, et d'autres à Roubaix et Tourcoing. Nous lui adressons nos sympathies très cordiales et nous voulons espérer que quand son deuil sera adouci nous pourrons le recevoir et l'entendre.

RÉGIONS POLAIRES.

A propos des expéditions antarctiques. — Depuis quelques années les expéditions se multiplient en vue d'élucider la question des régions polaires du Sud.

Au reste, le travail se fait avec méthode. De même qu'en 1878 on entreprit une sorte de blocus scientifique du pôle Nord en créant des observatoires d'où s'élanceraient les explorateurs, de même a-t-on tracé des secteurs d'attaque autour du pôle Sud, en réservant à chacun sa part dans l'étude des terres australes.

Du 90e degré de longitude Est au 90e de longitude Ouest, la moitié de la calotte polaire comprenant les deux quadrants de Victoria et de Ross est réservée aux Anglais, tandis qu'à l'Ouest et à l'Est du 0e les quadrants de Wedell et d'Enderby appartiennent respectivement aux Suédois et aux Allemands.

Le *Gauss*, un petit navire de cinquante mètres construit spécialement pour cette expédition, vient de rentrer au port après vingt-huit mois d'absence, dont quatorze

au milieu des glaces. Conduits par le professeur von Drygalski déjà connu par ses expéditions au Groënland, les Allemands partis du Cap en Décembre 1901, touchaient Kerguelen, piquaient droit au Sud vers l'inconnu, et le 22 Février 1902 découvraient une terre que nul avant eux n'avait vue. Repoussé par la banquise, le *Gauss* dirigeait sa course vers l'Ouest et, peu de temps après, enclavé dans les glaces commençait un long hivernage de douze mois.

Tempêtes de neige, tentes enlevées, hommes perdus à cent mètres du bateau, tentatives pour dégager le navire en sciant la glace ou en la brisant avec des explosifs : aucune de ces épreuves classiques ne fut épargnée aux hiverneurs. S'ils n'ont pas à leur actif de brillantes pointes vers le pôle, comme celles de Lockwood, de Nansen et du duc des Abruzzes, ils n'ont pas eu à déplorer des accidents comme ceux de la *Hansa* et du *Polaris*, ni des retraites affreuses comme celle de Greeley au cap Sabine. Il est à noter, d'ailleurs, qu'aucune des expéditions du pôle Sud n'a subi les lamentables désastres réservés aux voyageurs du Nord depuis le premier hivernage de Barentz : leur œuvre, pour être moins dramatique, n'en sera pas moins féconde.

Échappant à la banquise le 8 Février 1903, le *Gauss* est rentré sain et sauf en Europe, rapportant des séries complètes d'observations météorologiques, magnétiques et nautiques, avec d'inappréciables collections de roches, de lichens, d'oiseaux rares et de bactéries. Tout cela, mis au jour prochainement, sera matière à études de laboratoires

Au point de vue géographique, le fait capital est la découverte de la terre comprise entre Knox Land et Kemp Insel, terre nouvelle où s'élève le mont Gauss, aperçu sinon atteint. Les observations précises et régulières de Nansen ont révélé une mer profonde vers le pôle Nord. Les expéditions australes avaient déjà découvert au Nord, à l'Ouest et au Sud du pôle antarctique, des terres et des volcans. Le voyage du *Gauss* complète cette étude, ferme le cercle en révélant la terre à l'Est, où nul ne l'avait encore vue, et confirme la nature volcanique du sol. Le continent glacé sort lentement de l'inconnu.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

La France et l'Irlande. — Les relations commerciales entre la France et l'Irlande n'étaient, jusqu'ici, assurées par aucun service de navigation direct et régulier, et les produits français exportés en Irlande prenaient, sauf quelques rares exceptions, la voie des ports de la Grande-Bretagne.

Cette lacune vient d'être comblée, grâce à l'heureuse initiative et aux efforts de M. Lefeuvre-Méaulle, consul de France à Dublin. En effet, la Compagnie des Services maritimes du Tréport a inauguré, à partir du 1er Octobre, un service bimensuel direct du Tréport à Dublin.

EUROPE.

Importation des œufs en Angleterre. — Un journal anglais, *The Economist Trade supplement,* relevait récemment les chiffres atteints par l'importation des œufs en Angleterre en 1903.

Voici cette statistique par pays de provenance :

	Valeurs en liv. st. Millions.
Russie	1.866
Danemark	1.648
Allemagne	0.995
Belgique	0.726
France	0.670
Canada	0.229
Autres pays	0.494
	6.618

Réduite en francs, cette somme nous représente donc 166 millions environ. Et, dans cette formidable consommation, la France arrive cinquième comme fournisseuse, dépassée par la Belgique, dont la superficie comme l'importance agricole sont beaucoup moindres. La France est cependant, presque de toute l'Europe, le pays où la volaille prospère le mieux, mais nous ne savons guère augmenter notre production et lui trouver des débouchés avantageux qui ne manquent pas cependant.

Les cotonnades en Turquie. — Il n'existe probablement pas de pays où les tissus de coton soient plus employés qu'en Turquie. Les indigènes, surtout les Musulmans, dit le *Bulletin* de la Chambre de Commerce française, à Constantinople, achètent une pièce de cotonnade aux dessins éclatants avec laquelle toute la famille s'habille toute l'année. Du reste, le bon marché de l'article a fait substituer le coton aux autres textiles dans beaucoup d'emplois. Les draps de lit, les serviettes, les nappes, sont généralement en coton ; en coton sont une très grande partie des mouchoirs de poche, les toiles à voile sont en coton voire additionné d'un peu de jute ; les parapluies sont recouverts de tissus de coton, la couverture coton a presque remplacé celle en laine, comme la flanelle coton est en train de se substituer à la flanelle véritable ; beaucoup de cols et de manchettes sont en coton et nous pourrions allonger cette liste. Un de nos adhérents de Lille, qui se trouvait dernièrement à Constantinople, a erré dans tous les magasins pour y découvrir des tissus de lin. Ses recherches ont été presque totalement infructueuses ; il n'en revenait pas.

Enfin les tissus de coton duveteux sur une ou deux faces — demi-coton et flanelles — tendent à remplacer les tissus de laine et sont employés pendant l'hiver pour le linge de corps et autres usages, trouvant ainsi de nouveaux débouchés.

C'est l'Angleterre qui accapare la plus grande partie de l'importation des cotonnades, surtout des écrues. Autrefois c'était Manchester seule qui vendait ces tissus écrus, aujourd'hui elle n'en expédie que les trois quarts ; le reste vient de

l'Italie (20 %), de l'Allemagne et de la Hollande dont les ventes réunies ne doivent pas dépasser 5 %.

Dans les cotonnades blanchies — dont l'écoulement quoique très important, est inférieur à celui des écrues — l'Angleterre monopolise presque l'article, ne laissant à la France que la fourniture des qualités supérieures mais chères. Malgré tous ses efforts, l'Italie n'a pas pu réussir à vendre ses tissus blanchis et c'est surprenant.

Enfin les cotonnades imprimées — dont la vente a augmenté au détriment des tissus coton en couleur et par conséquent au préjudice de l'industrie locale — sont importées 50 ou 55 % par l'Angleterre et le reste par l'Italie, l'Allemagne, la France, l'Espagne et la Suisse.

AFRIQUE

Le recensement au Sénégal. — Les résultats définitifs du recensement ordonné par arrêté du 25 Mars sont soumis au Gouverneur-Général de l'Afrique occidentale française, dans un rapport de M. Camille Guy, Lieutenant-Gouverneur du Sénégal, dont le souvenir est encore fort vif chez les auditeurs des conférences de notre Société.

Nous en tirons quelques renseignements intéressants.

Le Sénégal, réduit par les mesures politiques et administratives prises depuis dix ans, ne comprend aujourd'hui que le périmètre communal et la banlieue de ses quatre communes (Saint-Louis, Dakar, Gorée et Rufisque), les escales du fleuve, du Saloum et de la Casamance, à raison de 2 kilomètres carrés pour chacune, et une bande d'un kilomètre de chaque côté de la voie ferrée de Saint-Louis à Dakar, soit au total 1,135 kilomètres carrés

Au 1er Mai 1904, la population totale était de 107,826 habitants (ce qui donne environ 95 habitants par kilomètre carré), dont 105,113 pour la population civile et 2,713 pour l'élément militaire. Sur ce chiffre il faut distinguer 4,479 Européens ou assimilés, dont 3,251 pour la population civile et 1,228 pour les troupes. Autre répartition du même nombre : 2,804 Européens (troupes comprises) et 1,675 assimilés ou créoles, total 4,479.

38 habitants étrangers sont originaires d'Europe ou d'Amérique.

Répartition des habitants par métiers et professions : 16 armateurs, 713 commerçants, 1,023 employés de commerce, 99 employés de chemin de fer ou agents de transport, 570 traitants, 644 boutiquiers, 359 bijoutiers (ce qui indique un goût développé de la parure et des grigris), 5 entrepreneurs, 27 habitants consacrés aux professions libérales (médecins, sages-femmes, pharmaciens, avocats, officiers ministériels), 1,851 marchands en boutique ou ambulants, 148 bouchers, 139 boulangers, 30 cafetiers, 252 charpentiers, 259 cordonniers, 164 couturières, 14 coiffeurs, 773 maçons, 17 ferblantiers, 363 tisserands, 327 propriétaires et environ 43,000 habitants qui ont déclaré être sans profession.

On remarque encore 2,250 pêcheurs et 2,682 marins ou laptots, c'est que la population tout entière du faubourg de Guet-N'Dar, ainsi qu'une partie des indigènes de Rufisque et de Dakar, se livre à la pêche et aux professions maritimes.

Il y a aussi 9,802 pileuses de maïs et 289 blanchisseuses ; ces occupations sont les principales pour les femmes du Sénégal.

Accroissements importants :

	1878	1881	1891	1904 Commune.	1904 Avec la banlieue.
Saint-Louis.	15.900		20.173	24.070	28.469 habit.
Dakar......	1.556		8.737	18.447	23.452 »
Rufisque....	»	1.500	8.000 (env.)	12.446	» »

Ces augmentations trouvent leur balance partielle dans la dépopulation de Gorée, qui comptait 3,243 habitants en 1878 et n'en a plus que 1,560 à présent, parmi lesquels un grand nombre vont gagner leur vie à Dakar.

Le contingent européen au Sénégal n'a pour ainsi dire pas varié de 1891 à 1904, mais il faut observer que le commerce sénégalais entretient beaucoup d'agents européens dans les autres parties de l'Afrique occidentale où il n'y en avait pas ou presque pas il y a treize ans, ce qui est la preuve d'une activité commerciale européenne plus grande dans la colonie.

M. le Lieutenant-Gouverneur conclut : « Les chiffres obtenus me paraissent « attester que la colonie du Sénégal est en voie d'accroissement périodique parce « qu'elle est en voie de prospérité régulière ».

AMÉRIQUE

Le commerce de Terre-Neuve. — Un rapport de M. J. Rigoreau, consul de France à Saint-Jean, confirme l'état actuel de prospérité de la colonie de Terre-Neuve exposé dans le banquet offert à Liverpool à sir William Macgregor, le nouveau gouverneur.

L'exploitation des mines et des chemins de fer des districts de l'intérieur est en pleine activité ; il en est de même des usines et des scieries à vapeur qui ont pris d'importants développements au cours des dernières années. Ces industries emploient de nombreux ouvriers ; aussi les indigents sont-ils relativement rares à Terre-Neuve, et l'on n'y rencontre que très peu d'ouvriers réellement désireux de trouver du travail qui restent sans emploi. Quantité de Terreneuviens, qui avaient autrefois émigré aux États-Unis ou au Canada sous l'empire des circonstances, sont revenus dans leur patrie avec des économies qui ont contribué dans une mesure sensible à ramener le bien-être et l'abondance dans leurs foyers appauvris par une succession de mauvaises années.

Le commerce extérieur général de la colonie de Terre-Neuve s'est élevé, pendant l'exercice fiscal 1902-1903 (1er juillet-30 juin), à la somme totale de 18,456.448 dollars (95,973,530 fr.), dont 8,479,944 dollars (44,095,709 fr.) à l'importation, et 9,976,504 dollars (51,877,821 fr.) à l'exportation, faisant ressortir avec les chiffres du précédent exercice (1901-02) qui n'avaient atteint que 17 millions 389,209 dollars (90,423,887 fr.) une augmentation de 1,067,239 dollars (5,549,643 fr.), dont 643,259 dollars (3,344,947 fr.) à l'importation, et 423,980 dollars (2,204,696 fr.) à l'exportation.

En dix années, les échanges extérieurs totaux ont progressé de 42 %.

Les principales sources de revenus de la colonie de Terre-Neuve ayant bénéficié des développements du commerce, la situation des finances est actuellement très satisfaisante et a permis récemment de dégrever différents produits de consommation courante : les mélasses, la farine et l'huile de pétrole, des droits de

douane dont ils étaient frappés et de les inscrire parmi les articles admis en franchise. Les recettes se sont élevées pendant l'exercice 1902-1903 à la somme totale de 2,328,044 dollars (12,105,829 fr.) contre 2,193,526 dollars (11,406,355 fr.) pendant l'exercice précédent, soit un gain de 134,518 dollars ou 699,494 fr.

Les dépenses n'ont pas suivi la même progression que les recettes, car alors que celles-ci ont augmenté de plus de 32 % dans les dix dernières années, les dépenses n'ont varié que d'environ 12 % en plus.

Les relations entre la France et Terre-Neuve sont des plus minimes ; en 1903, les importations françaises n'ont atteint que 62,800 fr. et les exportations de Terre-Neuve en France ne se chiffrent que par 265,000 fr.

Nous sommes donc ici en infériorité regrettable. Notre consul estime que des efforts devraient être tentés en vue de faire connaître nos produits aux importateurs de Saint-Jean ; quelques sacrifices seraient nécessaires dans ce sens, mais une publicité bien comprise et surtout l'envoi de voyageurs de commerce qui renseigneraient les Terreneuviens sur les qualités, prix, avantages, etc., de notre production tout en se renseignant eux-mêmes sur les goûts et desiderata des consommateurs et les besoins du pays ne resteraient certainement pas infructueux.

Le commerce des colonies françaises avec Terre-Neuve s'est élevé en 1902-1903 à la somme totale de 13,958 dollars (72,581 fr.). Sur ce montant les marchandises provenant de Saint-Pierre-Miquelon représentaient une valeur de 12,372 dollars (64,334 fr.), le reste, soit 1,586 dollars ou 8,247 fr. des Antilles françaises.

Sur un total de 9,976,504 dollars représentant l'exportation totale de la colonie les produits de la pêche figurent pour 7,807,971 dollars et se répartissent ainsi : morue et huile de morue, 6,115,759 dollars ; huile de phoque, 453,684 dollars ; homard, 387,466 dollars (ce commerce est en décroissance notable) ; hareng, 457,384 dollars ; saumon, 64,677 dollars (en décroissance). Par contre, les produits de la pêche à la baleine ont pris un développement remarquable, passant de 15,528 dollars en 1898-1899 à 293,133 dollars en 1902-1903.

L'exploitation de la baleine est une industrie relativement nouvelle à Terre-Neuve et l'extension qu'elle a prise depuis quatre ans est vraiment remarquable : elle est considérée maintenant comme la plus lucrative en ce sens que, de toutes les industries locales, c'est celle qui procure les placements les plus avantageux. M. Rigoreau donne à ce sujet les intéressants renseignements qui suivent :

« La loi terreneuvienne (Whaling industry Act 22 Avril 1902), déterminant que les usines d'huile de baleine ne peuvent être situées à une distance inférieure à 50 milles (80 kilomètres), les unes des autres, une grande partie du littoral disponible est déjà absorbée et on se propose d'en établir de nouvelles sur la côte du Labrador. Les pouvoirs publics se préoccupent d'ailleurs de réglementer la pêche à la baleine et, dans le but de protéger cette industrie, aussi bien qu'en vue de prévenir le dépeuplement des rivages et la disparition des cétacés, le gouvernement, adoptant les propositions de l'inspection des pêcheries, aurait l'intention de limiter le nombre des usines à 18 pour toute la colonie.

Les seuls produits retirés jusqu'à présent de ce cétacé sont : l'huile, les fanons, le guano. Un chimiste américain, établi depuis quelques années à Saint-Jean de Terre-Neuve, le docteur Rismuller, s'occupe activement de cette question et espère réussir à tirer de la baleine un meilleur parti que ce n'a été le cas jusqu'à présent, et notemment à en extraire de la colle ainsi que d'autres substances propres à l'alimentation du bétail.

La plupart des usines ou « stations », comme on les appelle ici, sont pourvues

de l'outillage nécessaire et emploient les procédés du docteur Rismuller pour la réduction scientifique des parties de la baleine restant après l'extraction de l'huile et leur transformation en produits marchands dont on se sert comme engrais.

La partie grasse de la baleine, de laquelle l'huile est extraite, ne représente qu'environ un cinquième en poids de la masse de l'animal. Jusqu'à ces derniers temps, le reste, c'est-à-dire à peu près les quatre cinquièmes, était considéré comme résidu et abandonné. Mais, depuis la mise en œuvre de certains procédés, il est possible de convertir le tout en produits utilisables et marchands, ce qui a pour conséquence de ne plus laisser de déchets.

Un capital d'environ 100,000 dollars (520,000 fr.) est nécessaire pour l'installation d'une baleinerie moderne pourvue des engins, appareils et outillage dont elle a besoin, y compris un vapeur pour la chasse aux cétacés, et une centaine d'ouvriers lui sont indispensables pour assurer son exploitation dans des conditions normales ».

Les peaux et fourrures en atteignant 422,181 dollars se présentent en diminution. Les produits des forêts et des mines présentent une situation très satisfaisante. Depuis longtemps les Terreneuviens sont persuadés que la colonie renferme d'importants dépôts de charbon, principalement sur la côte Ouest, mais c'est seulement depuis l'achèvement du chemin de fer qu'ils entrevoient la possibilité d'exploiter un jour ces dépôts d'une façon pratique et lucrative. L'exploitation des mines de fer et de cuivre de la colonie suit une progression normale, mais ce sont surtout les dépôts carbonifères qui attirent l'attention en ce moment, Terre-Neuve étant restée jusqu'à présent tributaire des États-Unis et du Canada pour ses approvisionnements de combustible.

Il est donc facile de comprendre de quelle importance il serait pour elle de trouver sur place ce dont elle a besoin sous ce rapport et de s'expliquer la persévérance avec laquelle ses habitants poursuivent leurs recherches dans cette voie. Le succès de leurs tentatives les affranchirait de leurs voisins américains et ne manquerait pas d'avoir une heureuse influence sur la situation économique du pays en facilitant les entreprises existant déjà et en permettant la création de nouvelles industries qui contribueraient puissamment au développement de toutes les ressources du pays.

Avec l'assentiment de la législature, le gouvernement local a pris, l'année dernière, les mesures nécessaires pour faire venir d'Angleterre des experts chargés d'explorer les régions carbonifères, d'en étudier la structure et de faire un rapport sur leurs découvertes. A leur arrivée sur les lieux, ces spécialistes ont eu à faire exécuter d'assez longs travaux préparatoires à la surface avant de commencer leurs opérations de recherches proprement dites, et d'après les indications reçues d'eux jusqu'à ce jour ils paraîtraient entretenir d'assez sérieuses espérances en ce qui concerne les futurs développements de l'industrie charbonnière à Terre-Neuve. La population de la colonie prend un vif intérêt aux études de ces experts dans l'attente que la réalité des faits consignés dans leur rapport viendra justifier ces espérances.

E. G.

(*Dépêche coloniale*).

III. — Généralités.

La Mer. — A aucune époque, la nécessité de se préoccuper des questions maritimes ne s'est manifestée avec plus d'intensité qu'à l'époque actuelle. De quelque côté, en effet, que nous tournions les yeux, nous voyons la mer tenir la place principale dans les événements, tant intérieurs qu'extérieurs.

A Marseille, la grève maritime a fait sentir à toutes les industries le rôle joué par nos grands ports, et la dépendance dans laquelle la mer tient la terre.

Là-bas, en Mandchourie, la possession de l'empire de la mer est la base sur laquelle les Japonais s'appuient pour soutenir victorieusement une lutte qui semblait disproportionnée à tous ceux qui comptaient seulement les bataillons des deux armées. Alors que les soldats russes doivent faire plus de 11,000 kilomètres sur leur petit ruban ferré avant d'arriver sur le lieu du combat, les Japonais jouissent de la large mer pour effectuer leurs transports en toute sécurité.

Se représente-t-on ce que c'est que 11,000 kilomètres ? C'est à peu près la distance de Paris au cap de Bonne-Espérance à travers l'Afrique, et le pays offre des difficultés assez comparables à celles du Sahara si nous y supposions construite une voie ferrée.

Combien les choses changeraient si une escadre russe pouvait conquérir la mer ! C'est sur la flotte de la Baltique que nos alliés doivent faire reposer tout leur espoir si leur imprévoyance n'a pas rendu impossible la constitution d'une force navale sérieuse. Cette situation doit dissiper le mirage qui fait paraître à certains esprits les dépenses maritimes toujours trop élevées parce qu'ils restent en arrêt devant le coût d'un cuirassé moderne, ou devant le prix d'un coup de canon ou d'une torpille.

Que sont les quelques millions qui assureraient aujourd'hui la victoire, s'ils avaient été utilisés en temps voulu, lorsqu'on les compare aux dépenses de la guerre terrestre actuelle ; et surtout derrière cette économie d'argent, quelle économie de vies humaines serait résultée d'une plus juste appréciation des choses !

Ce sont là des vérités qui ne sont pas faites que pour les Russes. Le correspondant d'un journal parisien jetait récemment le cri d'alarme sur la situation de notre Indo-Chine qu'il montrait l'objet des convoitises des Japonais qui y ont déjà fait leurs reconnaissances ; il y a bien longtemps déjà que ceux qui veulent voir ont signalé le danger. Pour y parer, on a entrepris d'augmenter le corps d'occupation et d'organiser des milices. La furie japonaise nous montre ce que pourrait valoir la résistance d'une trentaine de mille hommes ; en mit-on cent mille qu'on ne réussirait qu'à accroître les dépenses sans nous jamais donner de sécurité. Et si les craintes exprimées se réalisaient, si vraiment le Japon, malgré nos désirs de paix, entreprenait de nous chasser d'Extrême-Orient, nous n'aurions même pas le *compte-gouttes* du Transsibérien pour réunir l'Indo-Chine à la mère-patrie. Cela ne fait-il pas ressortir, une fois de plus, que c'est seulement en nous assurant l'empire de la mer que nous pourrons défendre nos colonies ? et non en nous préoccupant seulement de préparer une défense terrestre et une défense des côtes qui, quoique nous fassions, ne serviront qu'à procurer à une nation armée comme le Japon l'occasion de faciles succès.

Ce n'est pas la première fois que nous énonçons ces vérités, mais les événements actuels illustrent si bien notre thèse qu'il nous a paru utile de les soumettre à nouveau aux méditations des coloniaux.

De plus en plus, pour toutes les nations « l'avenir est sur mer », parce que la

politique de toutes les nations devient de plus en plus « mondiale », par suite des facilités de communication. Que ceux que nous aurons convaincus nous aident donc à faire l'éducation maritime du pays, à faire comprendre à tous que, non seulement il n'est pas de puissance coloniale solide sans une marine militaire puissante, sans une marine commerciale prospère, mais encore qu'un peuple qui se désintéresse de la mer est destiné à « être relégué à l'arrière-plan de la scène du monde comme un figurant » !

P. GLOAREC,
Directeur de la *Ligue Maritime française*.

Côte d'Azur Rapide. — Le 3 Novembre 1904, la Compagnie P.-L.-M. a inauguré un service extra-rapide pour la Côte d'Azur : la presse avait été invitée largement et formait le principal contingent du nouveau train qui, parti de Paris à 9 heures du matin arrivait à Toulon à 8 h. 1/2 du soir, à Nice à 10 h. 50 et à Menton à 11 h. 45, ayant couvert, sans retards ni accrocs, ses 1,112 kilomètres en moins de quinze heures, soit à la vitesse commerciale de 75 kilomètres à l'heure, arrêts compris.

Le retour se fait dans les mêmes conditions de rapidité et permet aussi de traverser la France sans sacrifier la nuit, puisque, partant de Menton à 7 h. 35 du matin, on arrive à Paris à 10 h. 20 du soir.

En présence d'une pareille accélération, il est permis d'espérer qu'avant longtemps nous pourrons prendre le café du matin à Lille, déjeuner vers Lyon et dîner à Nice. N'oublions pas en effet que, si le nouveau train tient le record des 1,000 kilomètres sur rail, la Compagnie du Nord, pour des trajets moindres, il est vrai, donne des vitesses commerciales de 89 kil. (Paris-Calais, 298 kil. en 3 h. 20), et même de 97 kil. 1/4, sans arrêt, de gare en gare (Paris-St-Quentin, 154 kil. en 1 h. 35).

Rappelons encore que l'usage de pareilles vitesses a été facilité par l'adoption du matériel lourd et confortable (genre Pulmann) introduit en Europe par les efforts persévérants de M. Nagelmackers.

Vers la Suisse, le Tyrol et l'Italie. — Depuis le mois d'Octobre dernier, les relations de la France dans cette direction, par la Compagnie de l'Est et le St-Gothard, ont été aussi sensiblement améliorées : le train partant de Lille à 7 h. 44 du matin vers Reims correspond à Chalindrey avec un train parti de Paris à 9 heures, qui donne à Bâle (8 h. 40 soir) la correspondance vers Zurich, Lucerne et Berne, où l'on arrive dans la même soirée.

Au retour, un train quittant Bâle à 4 h. 38 soir, pour arriver à Paris à 11 h. 35, relève les correspondances des trains partis de Milan à 7 h. 10 matin, de Berne à 1 h. 40 soir et d'Insprück à 7 h. 15 du matin.

En outre une amélioration des communications par le St-Gothard permet maintenant de quitter Rome à 11 h. 10 soir, Venise à 8 h. 20 matin, Milan à 2 h 30 soir et d'arriver à Paris à 7 h. 40 matin par le rapide de Bâle, ce qui réduit à moins de 21 heures le trajet de Milan à Lille.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A MERCHIER

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
V. DELAHODDE.

Lille Imp. L. Danel

MADAGASCAR

L'Inauguration du Chemin de fer de Tananarive à la Mer.

Un événement d'une importance politique et économique considérable s'est accompli à Madagascar (1).

Le 1er Novembre, le Général Gallieni a présidé l'inauguration du tronçon du chemin de fer, de 102 kilomètres de développement total, qui, complètement construit aujourd'hui et entièrement pourvu des installations, du matériel, de l'outillage et des divers autres organes nécessaires à son fonctionnement, est livré dès à présent à l'exploitation régulière et constitue désormais, pour les voyageurs et les marchandises, la route normale d'accès de la côte à Tananarive.

Cette cérémonie, toute simple et familiale qu'elle ait été, marque

(1) M. le Gouverneur-Général a fait adresser par une personne de son entourage la présente relation de cet événement à la Société de Géographie de Lille. C'est une marque de bienveillance dont la Société lui est très reconnaissante, c'est aussi une mesure destinée à faire connaître dans notre région industrielle du Nord les progrès et les conditions d'exploitation de la Grande Ile et à y créer des sympathies pour cette intéressante possession.

Nous extrayons de la lettre d'envoi de ce travail le passage suivant : « Vous « connaissez la malheureuse histoire de Suberbie qui, dans le Nord, a discrédité « Madagascar et a retardé de vingt ans son développement minier. Cependant le « progrès à cet égard ne cesse de s'affirmer, d'ici trois ou quatre ans l'île aura pris « comme pays aurifère une importance dont peu de personnes se doutent. Elle « produira cette année près de dix millions de francs d'or déclarés, sans compter ce « qui aura échappé au contrôle de l'administration. Songez à ce que ce serait si au « lieu de travailler avec les rudimentaires procédés indigènes on montait ici avec « de gros capitaux et des gens *habiles* et *honnêtes* la véritable extraction indus- « trielle ! »

Nous avons reçu aussi une intéressante brochure : « De Tamatave à Tananarive », Renseignements de voyage, établie par les soins de l'État-Major du corps d'occupation d'après les ordres du Général commandant en chef et Gouverneur-Général. Elle figure dans notre Bibliothèque, à la disposition de nos Sociétaires.

une date mémorable dans l'histoire de la grande île. Outre qu'elle couronne de la façon la plus heureuse et la plus conforme aux prévisions techniques, les efforts qui se sont appliqués depuis trois ans et demi au succès de cette entreprise considérable, elle aura aussi pour conséquence, et probablement d'ici peu, une transformation avantageuse de la situation économique générale de la colonie.

L'ouverture de la route de l'Est avait sans doute, dès l'année 1901, réalisé un grand progrès dans l'industrie des transports, mais la pénurie d'animaux de trait et, d'autre part, le prix élevé des transports par automobiles avaient obligé le commerce à l'emploi généralisé de charettes à traction humaine, mode barbare, coûteux et peu sûr, dont il fallait, pour des raisons qui se comprennent d'elles-mêmes souhaiter la disparition. L'achèvement du chemin de fer sera, à cet égard, une dernière et décisive étape du progrès ; enfin, du fait de l'abandon, probable à bref délai, des convois à traction humaine entre la côte et Tananarive, un contingent considérable d'indigènes, qui s'emploient aujourd'hui à ces transports, vont se trouver disponibles pour les travaux agricoles et industriels et contribueront à donner un vif essor aux productions et aux exportations des hauts plateaux.

LE PARCOURS.

1° De Brickaville a Famovana.

On sait l'itinéraire que suit, par le chemin de fer d'Ivondro et le canal des Pangalanes, le voyageur débarquant à Tamatave pour se rendre à Tananarive.

Il gagne d'abord Brickaville, origine du chemin de fer, d'où le parcours s'effectue actuellement comme il suit :

Brickaville au confluent de la Vohitra et du Rouga-Rouga, est située à 15 kilomètres à vol d'oiseau de la côte, sur la rive droite de la Vohitra, dans une région basse et marécageuse assez semblable à celle que le voyageur a traversée la veille à bord de la chaloupe à vapeur des Pangalanes. La petite ville actuelle où règne, dès à présent, une certaine animation, n'était, il y a deux ans, à peine, qu'un pauvre village betsimisaraka d'une vingtaine de cases, Ampasimanolotra, dont les habitants ont transféré à proximité leurs demeures.

La voie ferrée, à sa sortie de Brickaville, longe la Vohitra, en tra-

versant d'abord des terrains argileux à peu près plats, au milieu d'une abondante végétation de bananiers, de ravenalas et de manguiers. A droite, sur les bords du fleuve, des villages betsimisarakas émergent çà et là de bouquets de verdure. A gauche et en avant, vers le fond de la plaine, le terrain se mamelonne peu à peu. Les hauteurs, d'où font saillie sur la rive gauche de la Vohitra le pic de Vohilongo et le puissant escarpement d'Audriatantely, sont les derniers contreforts des monts Betsimisarakas, dont la silhouette dentelée se profile sur l'horizon.

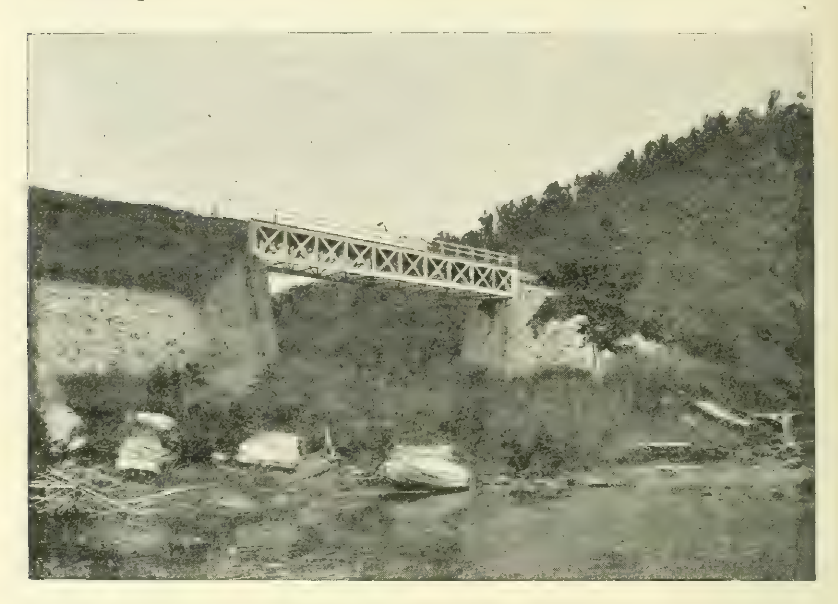
Dans cette région qui commence à être tourmentée un peu au-delà de Brickaville, la Vohitra, aux longs méandres, roule ses eaux claires que parsèment des îlots de sable et quelques pointements rocheux. A hauteur de Tanambao (kil. 11,800) une longue croupe tapissée de ravenalas tombe à pic sur les bords de la rivière. Au sommet, on aperçoit encore dans un site des plus pittoresques l'ambulance installée au début des travaux.

Au kil. 16, la ligne atteint Aniverano, où sont installés la direction et les services principaux du chemin de fer. Des installations très importantes y ont été créées : logement du personnel de direction et de surveillance ; magasins pour le matériel et les approvisionnements de toute nature ; magasins spéciaux pour la traction, le service de santé, etc., remises pour les locomotives, ateliers de réparation des machines et du matériel roulant, gare aux voyageurs ; hall aux marchandises, alimentation en eau, parc à charbon, etc...

Le Rianala, affluent de gauche de la Vohitra a son confluent à Anivérano. En continuant vers l'Ouest, la voie ferrée suit toujours la rivière qui lui sert de guide depuis Brickaville et pénètre dans une région plus tourmentée, où les mamelons prenant du relief et serrés les uns sur les autres, sans aucun ordre apparent, donnent cette impression de pays chaotique qu'on éprouve dans bien des régions de Madagascar.

Au fur et à mesure qu'on avance, les flancs de la vallée se couvrent d'une abondante végétation de bambous ; les îlots rocheux se multiplient dans le cours de la rivière ; aux environs de Manaratsandry (kil. 29,500) et de Vohipeno (kil. 31,200) apparaissent les premiers rapides. Plus loin, à Kalalao (kil. 37,000) le lit de la Vohitra se transforme en un véritable chaos de roches, au milieu desquelles les eaux ayant dû se frayer un passage, se précipitent par les brèches ouvertes en superbes cascades. Plus loin, vers Mangabé (kil. 40,600) et Fana-

sana (kil. 44,700), les rapides disparaissent et la rivière reprend un cours tranquille.



PONT DE KALALAO.

Un peu au-delà de Fanasana, la ligne abandonne momentanément la Vohitra, pour emprunter la vallée d'un de ses petits affluents, la Sahampala, aux bords couverts de rafias ; presque aussitôt, elle vient heurter de front la chaîne de Vonga-Vonga, haute muraille gneissique qu'elle traverse par un tunnel de 800 mètres, à la sortie duquel elle retombe dans la vallée de la Vohitra aux environs de Sandrakazomena (kil. 51,000).

Le tunnel a été construit dans des conditions particulières qu'il convient de rappeler ici : le tracé primitif suivait la boucle que décrit la Vohitra, à l'extrémité Nord du massif du Vonga-Vonga. L'heureuse disposition de deux vallées secondaires, la Sahampala et la Vohanaga, qui pénètrent profondément à la rencontre l'une de l'autre dans le massif montagneux, conduisit, vers le milieu d'Août 1901, à l'étude d'une variante qui comportait un tunnel de 788 mètres de longueur et offrait l'avantage de raccourcir de 6 kilomètres le tracé primitif.

Les travaux en galerie, commencés le 16 Février 1902 du côté d'Anivérano et le 21 Avril du côté Mangoro, furent poussés très activement dès le mois de Mars 1903, grâce à l'emploi de machines perfo-

ratrices spécialement commandées à cet effet. La rencontre des galeries ayant eu lieu le 12 Octobre 1903, le tunnel pût être livré au service de la pose le 10 Février 1904 ; le 22 les trains le franchissaient. On le nomme Tunnel Gallieni.

La partie de la ligne parcourue jusqu'au Vonga-Vonga constitue, au point de vue du profil général de la ligne, une sorte de palier.

A partir du Vonga-Vonga, la ligne aborde les monts Betsimisarakas qu'elle franchit en rampe à peu près continue.

A la sortie du tunnel (kil. 50) la voie ferrée descend une petite dépression et retrouve la vallée de la Vohitra rétrécie, les flancs raidis et découpés par de profonds ravins d'où les eaux descendent en cascades. Après chaque rapide, la rivière se retourne à angle droit et reprend un cours plus calme. Elle sillonne ainsi le massif montagneux par biefs de longueurs inégales, dans lesquels, alternativement tranquille et torrentueuse, elle emprunte les couloirs formés par les grandes rides du terrain, et les brèches transversales.

C'est ce lit de la rivière, à l'horizon toujours borné, que remonte la voie ferrée, tantôt serrant de près la Vohitra, tantôt se frayant un passage dans les mamelons, passant dans des tranchées profondes, ou franchissant les ravins sur des remblais d'un cube considérable.



CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LE MANTANA.

Après avoir dépassé le pittoresque village d'Ankarefo (kil. 55) et franchi le Mantana sur un pont métallique, on atteint successivement la gare de Mantana (61 kil. 400), le village de Lohariandava (kil. 62) et le profond ravin de Sahanimona (kil. 64) qu'on passe sur un remblai de grande hauteur. Là commence à proprement parler la région des grandes chutes de la Vohitra, où les difficultés de construction du chemin de fer, ont été particulièrement ardues.

En amont de Sahanimona, la vallée est profondément encaissée et violemment accidentée ; les deux directions, tour à tour parallèles et perpendiculaires aux grands plissements du terrain, y sont nettement



AQUEDUC SUR LA SAHANIMONA.

accusées et s'y succèdent presque sans interruption. Les roches, du haut desquelles les eaux se précipitent lorsqu'elles coulent transver-

salement offrent des stratifications bizarres et très tourmentées, mais cependant de directions sensiblement constantes.

Après avoir traversé l'éperon d'Ambalahoraka (kil. 68), la voie emprunte momentanément la vallée d'un petit affluent de la Vohitra, la Sahantsiva, dans laquelle elle décrit une profonde boucle qui lui permet de s'élever jusqu'au sommet des chutes étagées entre le confluent de ce torrent et le kil. 72.

A hauteur du kil, 69,500, on atteint une sorte d'amphithéâtre, d'où ces chutes, superposées au fond de gorges sauvages, sont d'un effet grandiose. La ligne traverse ensuite le tunnel courbe de Farariana (kil. 72.500) dont la longueur est de 55 mètres.

A un kilomètre plus loin, à la sortie d'une tranchée, on aperçoit, sur la droite et surmontée d'un épais nuage de vapeur d'eau, la jolie chute de Farariana, qui disparaît presque aussitôt derrière un escarpement rocheux. Au-delà, la vallée s'étale, les pentes s'adoucissent et



TUNNEL DE FARARIANA (TÊTE CÔTÉ ANIVERANO) K^m 75,100.

l'horizon s'élargit. La rivière, moins encombrée de roches, atteint à une allure tranquille, la gare d'Andekaleka (kil. 78,600) et conserve cet aspect jusqu'au confluent de la Vohitra et de la Sahantandra (kil. 83,200).

En ce point, la Vohitra remonte vers le Nord et la voie ferrée l'abandonne définitivement pour pénétrer dans la vallée de son affluent, la Sahantandra, en prenant franchement l'orientation Nord-Nord-Est, Sud-Sud-Ouest, c'est-à-dire la direction du plissement général. L'amplitude des sinuosités du tracé diminue ; de longs biefs, à peu près rectilignes, se raccordent par de courts tronçons perpendiculaires qui coïncident presque toujours avec une chute ou un rapide [rapide de Tanifotsy en face du village du même nom, jolie chute de Lombiky (kil. 90,700)].

Après avoir traversé le tunnel Alice (kil. 84,500), Andobarano (kil. 86,000), le tunnel Marcelle (kil. 88,000), Ambatovolo (kil. 92,200),



ANDOBARANO. — LE TUNNEL ALICE (29 m).

et franchi le Via, la voie ferrée s'élève rapidement en décrivant vers le Sud une grande boucle autour du cirque de Ssaravinany pour gagner la différence du niveau qui crée la magnifique chute de Koma (kil. 100), au sommet de laquelle on arrive à la sortie d'un tunnel percé dans un éperon rocheux.

Cette chute, haute de 60 mètres, du sommet de laquelle toute la masse des eaux de la Sahantandra se précipite par une série de cascades dans une immense vasque circulaire entourée de grands arbres,

offre un spectacle impressionnant et grandiose, assurément l'un des plus beaux que la nature offre à Madagascar; malheureusement la chute n'est pas visible de la voie ferrée, bien que ses embruns viennent en éclabousser les talus.

Peu après, la voie ferrée pénètre dans la région de Famovana-Sandranady à la lisière de la grande forêt. La Sahantandra y prend un aspect marécageux, étalant ses eaux noirâtres sur un lit de détritus végétaux lentement accumulés. A Famovana (kil. 102,100) aboutit la route carrossable qui, par la vallée de l'Ambavaniasy, relie le chemin de fer à la route de l'Est. C'est à Famovana que se trouve actuellement le terminus du chemin de fer et qu'a eu lieu le banquet d'inauguration. Toutefois, l'avancement actuel des travaux permettant de compter que la ligne s'achèvera rapidement, il ne paraît pas prématuré de continuer, d'après le tracé, dès à présent arrêté, la description du reste du parcours.

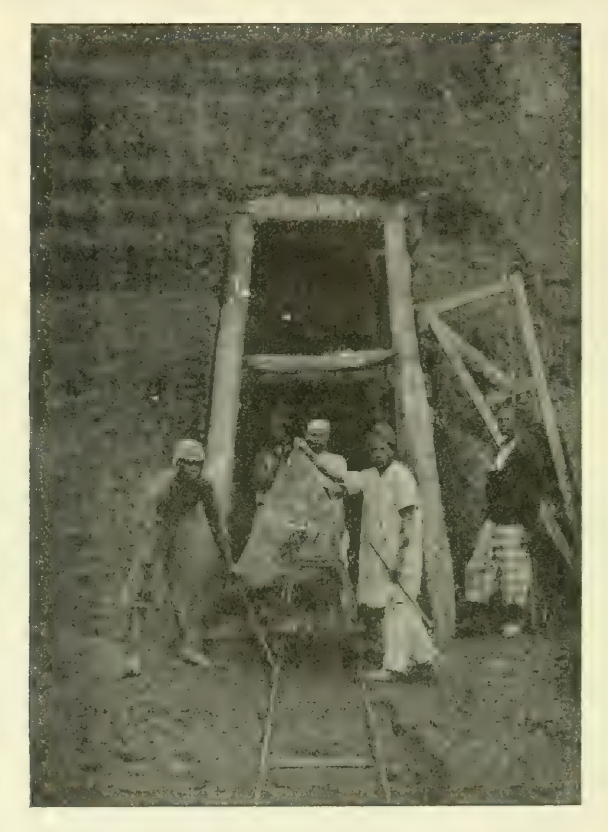
2° De Famovana a Tananarive.

Dès qu'on a dépassé Famovana, la Sahantandra et la voie ferrée s'enfoncent dans la grande forêt. La rivière reprend son aspect torrentueux, après avoir reçu sur sa rive droite la Vonimana (kil. 105,700) que la ligne franchira sur un beau viaduc de 67 mètres d'ouverture et de 25 mètres de hauteur, au pied d'une superbe chute de 30 mètres. La Sahantandra coule dans un étranglement de la vallée, au fond de profondes gorges, entre de hautes murailles rocheuses, se précipitant de cascade en cascade au milieu d'une végétation luxuriante. C'est l'un des sites les plus pittoresques et les plus sauvages de la ligne.

La voie ferrée rejoint ensuite la route carrossable, puis, après avoir franchi la rivière d'Analamazaotra, atteint la gare de Périnet (kil. 123,400), au-delà de laquelle elle traverse le petit village d'Amparafara (kil. 128,600), bâti au milieu d'une clairière de la forêt, sur les bords de la Sahantandra et dans un élargissement de vallée. A l'époque des fortes crues, la rivière déborde, ses eaux se répandent sur les berges et laissent en se retirant des cloaques marécageux qui persistent pendant plusieurs mois de l'année.

Bientôt après, à trois kilomètres environ d'Amparafara, le tracé traverse la Sahantandra et se sépare ainsi du guide qu'il suit depuis Brickaville et sur lequel il s'est appuyé pour franchir tous les obstacles accumulés sur son parcours. Il s'élève en pente douce sur le flanc

gauche de la vallée d'un tributaire du Mangoro, la Sahamarinana, rivière marécageuse qu'il suit jusqu'au col du Tangaina (kil. 146,000).



LE TANGAINA. — L'ENTRÉE EST DU TUNNEL GAETAN.

Le col qu'il passe en tunnel est le point culminant de la première ascension ; au-delà, la ligne descend en pente douce vers la plaine du Mangoro et atteint Moramanga au kilomètre 148,800.

Le paysage qui s'offre ici au voyageur diffère totalement de ceux entrevus les jours précédents. Le matin, au moment où se dissipe l'épais brouillard qui couvre la région pendant les premières heures du jour, il voit se développer devant lui une plaine immense, uniformément plate, que de rares bouquets de bois tachètent çà et là de vert sombre.

La crête boisée du Fody, qui apparaît au loin, se perd à moitié dans

les nuages, détachant vers la vallée ses contreforts, sur l'un desquels on voit serpenter encore l'ancien sentier malgache, abrupt, caillouteux, qui, pendant de longues années, a été la seule voie d'accès vers la capitale.

Avec son apparence unie, la plaine de Moramanga offre une série de coupures marécageuses profondément encaissées. Elle forme, entre les monts betsimisarakas à l'Est et la chaîne de l'Angavo à l'Ouest, un vaste couloir large de 30 kilomètres, qui se prolonge au Nord par la dépression du lac Alaotra.

La voie ferrée traversera la plaine en palier, mais non sans détours; elle passera le Mangoro à Antanjona, sur un beau pont de 75 mètres qu'empruntera également la route, puis, s'élèvera sur le plateau d'Ankarefo, d'où l'on aperçoit une grande coupure du Fody, au fond de laquelle coule le Manambolo.

Cette rivière sera le deuxième guide que suivra la voie ferrée et elle l'utilisera pour gravir la haute muraille de l'Angavo qui apparaît au loin dans l'échancrure du Fody.

Une parenthèse est ici nécessaire.

Le tracé primitif du chemin de fer remontait beaucoup plus vers le Nord. Pour s'élever de la plaine du Mangoro en Émyrne, il empruntait la vallée de la Sahanjonjona et de son affluent l'Isahafotra, gagnait ainsi le col d'Ankofiky et descendait ensuite dans la vallée de l'Hiadiana, affluent de l'Ikopa.

Des reconnaissances commencées il y a deux ans ayant fait envisager au Colonel Roques la possibilité d'accéder sur le plateau de l'Emyrne par la vallée de la Mandraka, une étude serrée de la question fut entreprise sur le terrain par le Capitaine Guyon et finit par aboutir heureusement à l'adoption du tracé actuel. On a pu faire cette modification en restant dans les limites imposées sur les caractéristiques de la ligne, mais le nouveau tracé présente sur l'ancien l'inappréciable avantage que, sans difficultés d'exécution plus grandes, il réduit d'environ 15 kilomètres le parcours primitivement prévu.

Du plateau d'Ankarefo, le tracé descend par quelques détours, dans la vallée du Manambolo (Mandraka inférieure), rivière d'allure tranquille dans cette partie de son parcours, en suit quelque temps la rive droite en longeant la route carrossable, la franchit au kilomètre 174,600, un peu en aval d'Ambodinifody et s'en écarte en se dirigeant sur le petit plateau d'Antalatabé. De là, la ligne rentrera dans une partie élargie de la vallée du Manambolo, où de belles rizières alternent

avec de grands marécages, puis, remontera cette vallée et abordera aux environs d'Anjiro (kil. 184,300), le pied du massif de l'Angavo, haute falaise rocheuse de 600 mètres d'altitude, formant le soubassement du plateau de l'Emyrne et sur le flanc de laquelle la voie ferrée prendra son développement.

Pour accéder dans la profonde découpure que le Manambolo supérieur, sous le nom de Mandraka, a entaillée dans le massif montagneux, la ligne décrira d'abord une large boucle vers le Nord, puis reviendra sur elle-même et s'élèvera en rampe continue sur le flanc dénudé de la montagne, au dessus de quelques villages disséminés sur le flanc occidental de la vallée ; elle contournera et, parfois, traversera en souterrain les puissants contreforts qui étayent le massif sur la plaine et atteindra ainsi le rocher de l'Angavo sur lequel elle se développera pour s'enfoncer dans les gorges de la Mandraka.

Le voyageur qui, avant de pénétrer dans les profondeurs de la forêt, jettera un dernier regard en arrière découvrira un superbe panorama ; à ses pieds, au fond de la vallée, le Manambolo serpentant au milieu de vastes rizières dont il assure les irrigations ; sur la droite, jalonnant pour ainsi dire la lisière de la vallée, la route zigzaguant au bas des collines sur lesquelles se détachent les villages d'Ambodiamontana, Manankasina et Ambohitsitompo ; sur la gauche, assis au pied de l'Angavo le monticule de Sabotsy, en avant duquel se dressent les « Frères », série de pics impeccablement alignés. Au-delà enfin, la sombre verdure de la forêt et des profils de villages rompant la monotonie de ce site, qui rappelle, à s'y tromper, certains paysages d'Auvergne.

Engagée dans la forêt et suspendue très au-dessus du lit de la Mandraka, la ligne continuera à s'élever dans un dédale de mouvements de terrain, traversant des tunnels, franchissant des ravins, contournant des vallées et longeant, en certains points, la route carrossable que le voyageur apercevra de temps à autre sur la rive droite.

Toute cette partie du trajet en chemin de fer, dans une fraîche atmosphère qui reposera des chaleurs de la région basse et au milieu d'une végétation abondante de palmiers et de fougères arborescentes, sera des plus pittoresques et des plus intéressantes pour les touristes. Il n'est pas douteux également qu'elle laissera une impression profonde de la difficulté des travaux et de la hardiesse de leur exécution.

Après avoir serpenté dans la forêt, le tracé atteint la tête des

grandes chutes de la Mandraka, à partir desquelles les bois s'éclaircissent, puis il débouche sur le plateau de l'Emyrne aux environs d'Ambatolaona.

La rivière n'est plus alors qu'un mince filet d'eau, allongeant ses sinuosités au milieu des rizières. Le tracé continue d'abord à la suivre, mais bientôt cependant, il se sépare de son guide devenu inutile, se développe quelque temps entre les hauts mamelons et gagne ainsi la ligne de partage entre l'Océan Indien et le canal de Mozambique ; il atteint sur cette ligne de faîte le col d'Ambohitranjavidy, d'où il va chercher le troisième et dernier guide qui le conduira à Tananarive : l'Ikopa.

Après la traversée de la forêt, c'est le paysage bien connu de l'Emyrne, l'élargissement brusque de l'horizon, les mamelons aux formes arrondies, dont l'épais manteau d'argile rouge troué en certains points par le ruissellement des eaux, laisse entrevoir les gneiss sous-jacents ; çà et là, de gros blocs aux formes bizarres, partiellement enterrés dans l'argile, suspendus au flanc des collines ou couronnant le sommet des mamelons ; enfin, sur les crêtes ou dans les fonds de vallée des villages, des rizières et des troupeaux.

Au-delà du col d'Ambohitranjavidy, la voie ferrée emprunte quelque temps ou traverse divers affluents secondaires de l'Ikopa, contourne le mamelon sur lequel est bâti Manjakandriana, passe l'Hiadiana, puis, à la sortie du tunnel du Génie, très beau travail d'art dû au Capitaine Lanty, longe l'Ivovokopa. Plus près, elle laisse sur sa droite le pic rocheux d'Angavokely, puis atteignant les bords de l'Ikopa, descend doucement au milieu des belles rizières de l'Emyrne jusqu'au pied de Tananarive, dont la masse imposante, tachée de rouge brique et de vert sombre découpe sur le ciel son originale silhouette et domine de son robuste soubassement toute la plaine environnante.

Tels sont, rapidement esquissés, les principaux sites, qui, après l'achèvement du dernier tronçon de la ligne, s'offriront au voyageur montant de la côte à Tananarive.

STATISTIQUES. — TRAVAILLEURS ET TRAVAUX.

Pour apprécier aujourd'hui d'une manière générale l'importance des travaux exécutés entre la côte et l'Emyrne il n'est pas nécessaire

d'entrer dans le détail des lots entre lesquels le tracé a été réparti, il suffit d'en considérer les trois subdivisions suivantes :

1° La partie de la ligne déjà terminée et mise en exploitation entre Brickaville et Famovana (102 kilomètres) ;

2° Les chantiers d'Analamazoatra et de Moramanga-Mangoro, sur lesquels va se porter désormais le principal effort (64 kilomètres) ;

3° La brigade d'études chargée de la détermination du tracé pour le franchissement de l'Angavo, par la vallée de la Mandraka (40 kilom.).

Les essais d'emploi de main-d'œuvre asiatique n'ayant donné que de médiocres résultats à Madagascar, la chefferie du chemin de fer a, depuis plus de deux ans, exclusivement recouru à la main-d'œuvre malgache qu'elle s'est procurée, soit par voie d'engagements directs sur les chantiers, soit à l'aide de recrutements opérés par les soins des administrateurs, dans les provinces voisines de la région des travaux.

Chantiers de Brickaville à Famovana. — De Janvier 1902 aux derniers jours de Juin suivant, l'effectif moyen des travailleurs est



VOIE EN REMBLAI AVEC MUR DE SOUTÈNEMENT (KALALOA).

d'environ 5,000 sur l'ensemble des divers chantiers de Brickaville à Famovana.

A partir de ce moment, il s'élève constamment et au commencement d'Août, il dépasse 10,500 ; environ un mois après, à l'époque du repiquage du riz de la première saison, il tombe à 7,200 (5 Septembre). Ensuite, l'effectif remonte jusqu'à 10,000 (1[er] Novembre), puis retombe aux environs de 9,500 pendant le mois de Novembre et la première quinzaine de Décembre, qui correspondent à l'époque du repiquage du riz de la deuxième saison. Vers le 15 Décembre, l'effectif est revenu à 10,800 ; il monte ensuite brusquement pour atteindre 13,000 dans les derniers jours de l'année.

Vers la mi-Janvier 1903, le nombre des travailleurs commence à diminuer et continue à fléchir d'une façon constante jusqu'aux premiers jours d'Avril, où il n'est plus guère que de 5,200. Cette diminution s'explique par les deux récoltes successives des riz de première et deuxième saisons qui ont lieu pendant cette période.

A partir du mois d'Avril, et sauf quelques oscillations, l'effectif augmente de nouveau jusqu'à la fin d'Octobre, époque à laquelle il atteint le chiffre de 13,500.

Comme l'année précédente et pour les mêmes raisons, tenant aux nécessités de la culture, le nombre des travailleurs baisse de 2,000 pendant le mois de Novembre et les premiers jours de Décembre, puis fait un nouveau bond pour atteindre son maximum, 17,500, dans les premiers jours de Février 1904.

A partir de ce moment, une nouvelle baisse se produit, due à la fois aux besoins agricoles et à l'avancement des travaux qui permettait de commencer à diminuer l'importance de la main-d'œuvre employée. C'est ainsi qu'au 30 Juillet 1904, l'effectif était tombé à 9,500 et qu'il n'a cessé de diminuer depuis lors.

Chantiers d'Analamazaotra et de Moramanga. — Sur ces chantiers, l'effectif des travailleurs est toujours resté beaucoup au-dessous des chiffres qui viennent d'être indiqués pour le tronçon Brickaville-Famovana.

En Avril 1902, les travaux de ce tronçon ont débuté avec un effectif de 250 travailleurs qui a constamment augmenté, est monté à 3,000 en Août et a atteint le chiffre le plus élevé, 4,000 travailleurs environ au mois d'Octobre. A partir de ce moment, l'effectif diminue et tombe à 1,500 ouvriers dans les premiers jours de Décembre. La baisse s'ac-

centue jusqu'en Mai 1903, époque où les chantiers ne comptent plus que 500 hommes. Mais ce nombre s'élève ensuite rapidement pour atteindre 2,800 hommes vers le 15 Août, 3,800 vers la fin de Novembre et 4,000 vers la fin de Février suivant. A partir de ce moment, l'effectif tombe brusquement au-dessous de 500 hommes, chiffre aux environs duquel il se maintient jusqu'au 30 Juillet.

Brigade de l'Angavo. — Enfin, la brigade du tracé de l'Angavo a occupé, depuis le milieu de Novembre 1903, un effectif variant de 300 à 800 hommes, employés surtout à débroussailler et à frayer la voie au personnel chargé de cette difficile mission.

STATISTIQUES DES TRAVAUX.

Pour l'ensemble du tronçon Brickaville-Famovana, le chiffre total des terrassements effectués s'élève à 2,500,000 mètres cubes ; celui des maçonneries à 125,000 ; celui des roctages à 300,000. Il a fallu percer 5 tunnels, d'une longueur totale de 1 kilomètre et construire 31 ponts métalliques.

Le matériel roulant se compose de 9 locomotives et de 250 wagons de toute catégorie. Enfin, les ateliers mécaniques, dont les plus importants sont à Anivérano, comprennent des tours à fer et à bois, des étaux limeurs, des raboteuses à fer et à bois, des scies circulaires et à ruban, des presses hydrauliques et une fonderie.

L'INAUGURATION.

Le 31 Octobre, de grand matin, le Gouverneur-Général, Mme et Melle Galliéni, accompagnés de M. Samary, Gouverneur de la Réunion, de Mme Samary et de quelques invités, ont quitté Tamatave, par un train spécial, pour se rendre à Ivondro où ils se sont embarqués à bord d'une chaloupe à vapeur de la Compagnie des Messageries Françaises spécialement aménagée.

Vers 6 h. et demie, un autre train amenait à Ivondro, au nombre d'une cinquantaine environ, les invités de Tamatave, qui ont pris passage à bord d'une autre chaloupe à vapeur de la Compagnie.

Pendant la traversée du canal des Pangalanes, qui s'est faite dans

d'excellentes conditions, les passagers ont pu apprécier, une fois de plus, l'importance et l'utilité des travaux d'aménagement qui ont été exécutés depuis deux ans sous l'habile et énergique direction de M. Mirio, administrateur des Messageries Françaises, pour assurer la complète navigabilité du canal.

Vers 6 heures du soir, les chaloupes atteignaient Brickaville.

Le Gouverneur-Général et les personnes de sa suite se sont rendus en chemin de fer à Anivérano, où plusieurs pavillons ont été mis à leur disposition.

Les invités du plateau central, au nombre d'une quarantaine, sont partis, pour la plupart de Tananarive, le 30 Octobre au matin, par voitures attelées ou par automobiles ; ils ont couché à Moramanga, d'où ils sont repartis le 31 à 6 heures du matin, pour aller déjeuner à Famovana ; à midi, un train spécial les a conduits à Anivérano.

Le lendemain, 1[er] Novembre, le train d'inauguration, parti de Brickaville à 6 heures du matin, a pris au passage à Anivérano, le Gouverneur Général, sa suite et les invités de Tananarive ; il a continué ensuite jusqu'à Famovana sans arrêt aux stations intermédiaires.

Un peu avant midi, après un arrêt pour visiter les belles chutes de Koma, on a atteint Famovana, où un grand concours de population indigène s'était rendu de toute la région environnante.

Le Gouverneur Général s'est fait présenter le personnel européen du chemin de fer et a félicité M. le Capitaine Girod, pour l'activité avec laquelle il a poussé les derniers travaux dans la région de Famovana, Les invités se dirigent ensuite vers un grand bâtiment attenant à la gare et qu'on a transformé en salle de banquet. A ce banquet assistaient de nombreux convives, et parmi eux les principales autorités de la région et les consuls étrangers.

Au dessert, le Colonel Roques a pris la parole, s'adressant au Général Gallieni. Nous reproduisons les parties principales de son discours :

. . . .

« L'inauguration d'aujourd'hui a la signification d'un résultat effectif, car elle sera suivie, dès demain, par l'ouverture à l'exploitation publique du tronçon Brickaville-Famovana, par l'intervention dans la vie économique de Madagascar de ce chemin de fer dont la construction pouvait être prédite le jour où vous a été confié le gouvernement de cette colonie.

« Vous ne pouviez en effet, manquer d'appliquer à Madagascar les idées que vous avez préconisées dès le début de votre carrière coloniale, que vous avez mises en action, dans d'autres colonies, toutes les fois que votre situation vous l'a permis, idées qui sont aujourd'hui à ce point répandues que les quelque vingt ans qui viennent de s'écouler, et, espérons-le, bon nombre de ceux qui vont suivre, formeront ce que l'on pourra appeler l'ère des chemins de fer coloniaux.

« Dans les pays neufs, et principalement en Afrique, le rail pénètre maintenant de toutes parts, faisant jaillir la richesse du sol jusqu'alors inexploité, répandant le bien-être, dissipant les barbaries.

« Dans cette lutte pacifique où la France, quoiqu'en disent beaucoup de Français, occupe un rang honorable, les victoires se comptent par le nombre des kilomètres construits.

« Certes, Messieurs, la longueur est une des principales caractéristiques d'un chemin de fer, mais, à ne tenir compte que de ce seul élément, on s'exposerait à de graves erreurs d'appréciation.

« Tout d'abord, en matière de voie de pénétration, dont le but est le plus souvent de relier à la côte une région déterminée située à l'intérieur, plutôt que de mettre en valeur les régions intermédiaires, la longueur est un élément défavorable, une sujétion ; tout comme la longueur d'une conduite destinée à dériver l'eau d'une source vers une ville.

« Si, au lieu du tracé qui a été choisi, pour ce chemin de fer, nous avions adopté tels autres itinéraires, qui ont été proposés, ayant leur origine soit sur la côte occidentale, soit même à l'extrémité Nord de l'île, la colonie, après l'achèvement des travaux, aurait pu se présenter aux statistiques avec un nombre imposant de kilomètres — aussi gênant d'ailleurs qu'imposant — car la dépense d'exploitation croissant avec la distance exploitée, il aurait fallu frapper sur les produits du plateau central, des taxes de transport probablement prohibitives, et en tout cas, doubles environ de celles qu'ils auront réellement à supporter.

« Lors donc que l'on met en avant la longueur d'un chemin de fer, c'est autant pour montrer l'effort développé que le résultat atteint.

« Dans l'appréciation de l'effort, la distance est un facteur qui doit passer après bien d'autres ».

L'orateur expose ici les difficultés créées par la nature : formes tourmen-

tées du terrain, constitution géologique ; climat, pluies et chaleurs lourdes et malsaines. Puis la pénurie de la main-d'œuvre et des ressources locales ; l'absence de voies de communication antérieures et par suite la difficulté du transport des matériaux.

« Le voyage que vous venez d'accomplir est la preuve que ces difficultés sont maintenant surmontées et je suis convaincu que le spectacle qui s'est déroulé devant vos yeux, pendant ces quelques heures, a laissé dans vos esprits une profonde impression.

« Encore, n'avez-vous pu apercevoir qu'une partie de l'œuvre, celle qui est située au-dessus du rail.

« Les dessous, qui sont dérobés aux regards des voyageurs, représentent un travail au moins aussi grand que la partie visible, bien que nous en ayons banni tout luxe et que nous ayons eu soin de les constituer simplement, solides et nets comme il sied à cette robuste et saine ouvrière qu'est la voie ferrée.

« Si j'ai tenu à vous exposer les particularités de ces 100 premiers kilomètres, ce n'est pas pour la vaine satisfaction d'en faire ressortir les difficultés, qui ne se rencontrent, au même degré, dans aucun autre chemin de fer colonial, ni surtout pour nous faire un mérite de les avoir surmontées. C'est uniquement pour vous amener à cette conclusion que le plus gros est fait et que le succès définitif de l'œuvre entreprise ne peut être mis en doute.

« Il suffit pour s'en convaincre d'examiner ce qui reste à faire.

« Au-delà du point où nous sommes en ce moment réunis, nous trouvons d'abord la région de la grande forêt, où, sur une longueur de 20 kilomètres, toutes les difficultés que je vous ai énumérées, atteignent leur paroxysme. C'est dans le musée des difficultés, la salle des plus remarquables échantillons. La plate-forme y est terminée et la pose de voie commencée.

« En sortant de la grande forêt, qu'elle aura franchie, grâce à un emploi presque constant de la rampe limitée, la locomotive trouvera devant elle un long palier de 64 kilomètres qui la conduira au pied de l'Angavo.

« Je ne voudrais pas que cette expressien de « palier » évoquât dans vos esprits une idée de facilité absolue. Le franchissement, au col du Tangaina, de la crête des monts Betsimisarakas, les rampes d'accès au Mangoro et le pont sur ce fleuve, nécessiteront des travaux de terrassement et de maçonnerie qui ne sont pas négligeables, et, en

particulier, la construction de quatre petits souterrains. Mais les cubes à exécuter, si nous les divisons par la longueur totale, donnent un chiffre bien faible par rapport à ceux dont les travaux de la partie basse nous ont imposé l'habitude.

« En outre, la région est moins pluvieuse et plus peuplée. Et, surtout, la voie ferrée y circulera dans le voisinage immédiat de la route carrossable, qu'elle longera souvent et empruntera parfois. Puis, vient l'Angavo, la dernière position de retraite des incrédules. Messieurs, l'Angavo, qui impose à la voie ferrée un bond de 500 mètres de hauteur est certes un obstacle sérieux. Mais c'est une vieille connaissance dont la construction de la route carrossable nous a déjà révélé le véritable caractère.

« Aux points de vue topographique et géologique, et comme longueur, la rampe de l'Angavo est exactement assimilable à celle que vous avez parcourue ce matin entre le ravin de Sahanimona (kil. 64) et la station d'Ambatovolo (kil. 92), c'est-à-dire à l'ensemble formé par ce que, au cours de la construction, nous dénommions : 4me, 5me lots, et premier tiers du 6me lot. Mais, là se borne la similitude. Toutes les autres circonstances qui influent sur la marche des travaux sont favorables dans l'Angavo.

« Température plus douce, salubrité plus grande, pluies plus rares et plus régulières. Recrutement et nourriture des travailleurs plus faciles en raison du voisinage de ce grenier à riz et de cette réserve de main-d'œuvre qu'est l'Imerina, où doit aboutir finalement la voie et qui offre aux constructeurs des ressources et des facilités comparables à celles que l'on trouve couramment dans les pays civilisés. La plate-forme est d'ailleurs terminée sur la moitié du parcours d'Ambatoloana à Tananarive.

« Tel est l'exposé, très rassurant, Messieurs, de la situation.

« Pourtant, les esprits qui s'effrayent facilement auront encore occasion de s'alarmer.

« En raison même de la nature des terrains traversés, il est à prévoir que des interruptions de service se produiront pendant le prochain hivernage, par suite de la chute, sur la plate-forme, des terres provenant d'éboulements provoqués dans les talus de déblais par les eaux pluviales.

« Il n'aurait pas été impossible d'éviter ces éboulements dont aucun, grâce à la façon dont le tracé a été établi, n'offrira le caractère de ces glissements en masse tant redoutés des ingénieurs ; mais les Conseils

techniques du Département des colonies se sont, avec raison, montrés défavorables aux travaux véritablement abusifs qu'il aurait fallu exécuter pour cela et qui auraient constitué un remède pire, par ses conséquences financières, que le mal passager dont la guérison spontanée est certaine après quelques manifestations plus ou moins gênantes ».

A ce discours très applaudi, qui se terminait par la constatation reconnaissante de l'influence, dans les diverses phases de l'entreprise, de l'esprit et de l'action du Général Gallieni, celui-ci a répondu alors par un magistral discours. Nous regrettons la nécessité où nous sommes de ne pas l'insérer *in-extenso* et de le réduire à ses lignes les plus saillantes.

EXTRAITS DU DISCOURS DU GÉNÉRAL GALLIENI :

« On a bien des fois, dans des solennités analogues, développé cette idée que le rail est, par excellence, un instrument de civilisation.

« J'ose dire qu'à Madagascar, notre premier chemin de fer remplira doublement ce rôle. Il y servira, en effet, cette cause du progrès, non pas seulement, comme dans nos pays d'Europe, par le développement des affaires et du trafic, mais aussi en contribuant à l'éducation de la population indigène de l'île et en fournissant un précieux moyen de rapprochement aux diverses races qui la composent . . . .

« Rappelez-vous ce qu'était, au moment de la conquête, cette contrée que va desservir le chemin de fer et qui s'étend entre les hauts plateaux et la côte Est. Dans la région centrale, habitait la race suzeraine, les Hovas, dont le Gouvernement tenait en vassalité les populations côtières, mais n'avait avec celles-ci que des relations administratives, difficiles, lointaines, s'exerçant avec arbitraire et dureté par l'intermédiaire des gouverneurs et de quelques auxiliaires. Une telle organisation était impuissante, inféconde, incapable de faire naître un courant quelconque d'affaires et d'idées, d'autant que le Gouvernement hova d'alors affirmait de plus en plus sa politique d'isolement, sa défiance envers la nation protectrice et s'attachait à maintenir, sinon à augmenter encore, la difficulté des communications entre la côte et la capitale.

« Réagir contre un pareil système a été l'une de nos premières préoccupations au lendemain de la conquête. Pour cela, nous avons créé dans toute l'ile ce réseau de routes que vous connaissez, où figure au premier rang la route de l'Est, continuée par le canal des Pangalanes et le chemin de fer d'Ivondro jusqu'à Tamatave, puis, la route de l'Ouest, de Tananarive à Macvatanana, se prolongeant jusqu'à Majunga par la Betsiboka, et enfin, de nombreuses routes secondaires, parmi lesquelles il faut mentionner spécialement la route pour voitures légères de Fianarantsoa à Mananjary.

« Toutes ces voies de communication ont rendu, suivant leur importance et les contrées qu'elles traversent, les services qu'on en attendait.

« Le trafic intérieur et le coefficient de circulation des indigènes ont augmenté d'une année à l'autre dans toutes les parties de l'île et nous avons ainsi obtenu ce premier et important résultat : renverser les barrières qui séparaient les différentes peuplades de l'île, provoquer la fusion des races et l'association des intérêts, favoriser enfin ces échanges de produits et d'idées qui, à la longue, permettront de réaliser l'unité politique et administrative de notre jeune colonie. Enfin, ces mêmes fonctionnaires indigènes, auxquels l'ancien Gouvernement hova ne traçait aucun programme, aucune ligne de conduite, se sont instruits à notre contact, ont développé leurs aptitudes et sont devenus d'excellents auxiliaires pour l'œuvre de progrès et de réorganisation que la France a entreprise à Madagascar.

« Ainsi se résume, Messieurs, le rôle des premières voies de communication ouvertes dans les diverses parties de l'île, et nulle part peut-être cette création du début n'a produit des résultats plus marqués, plus rapides et plus féconds que dans ces régions que le chemin de fer va desservir. Votre conviction est déjà faite à cet égard ; mais, s'il fallait l'affermir, il suffirait d'évoquer le souvenir de ces équipes de tsimandoas qui, il y a quelques années, échelonnées sur 350 kilomètres, transportaient péniblement les courriers postaux de Tamatave à la capitale, et de rapprocher de cette organisation rudimentaire les services des Messageries françaises et des automobiles qui assurent aujourd'hui ces mêmes transports en moins de 48 heures.

. . . .

« Ces premiers résultats et ces moyens de communication et de transport rapides que nous avons créés tout d'abord, la mise en exploitation du chemin de fer va permettre de les décupler, non pas peut-être au point de vue de la vitesse, en présence des derniers records

établis, mais à celui du rendement utile et économique, le seul à envisager dans une question qui intéresse la masse de la population.

« En résumé, grâce au chemin de fer, Tananarive et Tamatave vont pouvoir se donner la main.

. . . .

« A notre époque d'ardente compétition sur tous les marchés du monde, la voie ferrée est une nécessité inéluctable, une arme indispensable pour tout pays de production qui veut ne pas succomber dans la lutte économique et n'y être pas réduit à une déplorable infériorité.

« D'autre part, même dans les contrées les plus riches, un chemin de fer ne doit pas être entrepris à la légère. Avant d'en décider la construction, il faut se rendre compte des conditions géographiques et topographiques qu'on rencontrera et des ressources, visibles ou latentes, que la voie ferrée est destinée à mettre en œuvre et à exploiter.

« Or, cette double étude a été faite ici avec le plus grand soin et l'enquête qui s'est poursuivie à ce sujet depuis plusieurs années permet de présager un surcroît de développement économique, agricole et industriel à toutes les régions que le chemin de fer va desservir.

« Il me suffira de vous citer à ce point de vue les provinces de l'Imerina centrale, de l'Imerina du Nord, de l'Itasy et de l'Angavo-Mangoro, vaste agglomération de plus de 700,000 habitants, formée par une population industrieuse, chez laquelle nous constatons de plus en plus le goût du travail, l'aspiration au bien-être, la tendance à s'assimiler nos modes et nos coutumes européennes.

« Sans doute, cette région n'est pas encore dotée de voies terrestres ou fluviales en nombre suffisant pour lui assurer, dans toutes les directions, des débouchés faciles et rapides. Cependant, le réseau déjà exécuté est loin d'être négligeable ; il comprend notamment la route existante d'Ankazobe à Tananarive, la route du Nord vers Ambatondrazaka, la route du Sud vers Antsirabe et Betaio, la route en construction de Tananarive à Miarinarivo, grandes artères qui desservent ou desserviront des régions peuplées et qui permettront d'amener au chemin de fer, dès que le rail atteindra Tananarive, des produits du sol et de l'élevage représentant un tonnage considérable.

« Quels seront maintenant ces produits ?

« Il est évident qu'ils consisteront surtout en denrées que les régions desservies peuvent produire à bon compte et avec des excédents dépassant de beaucoup les besoins de la consommation courante. A ce

propos, Messieurs, permettez-moi de me reporter à un souvenir déjà ancien de ma carrière. Lorsque, jeune officier, j'eus à rendre compte au Général Faidherbe des travaux dont j'avais été chargé pour la première reconnaissance du tracé de la voie ferrée entre Dakar et Saint-Louis, cet homme éminent, que n'avaient pas émues les critiques soulevées par l'idée de construire un chemin de fer dans la région désertique du Cayor, voulut bien approuver les études déja faites et conclut par ces mots : « Ce sera le chemin de fer de l'arachide ». Or, cette prophétie s'est complètement réalisée depuis. Le tonnage des arachides expédiées du Cayor a augmenté d'année en année dans de rapides proportions et le chemin de fer est devenu une véritable source de richesse pour cette contrée.

« Peut-être pourra-t-on baptiser d'une façon analogue notre ligne de Tananarive à la côte et l'appeler : *Le chemin de fer du riz.* Il n'est pas douteux, en effet, que le riz lui fournira un gros élément de trafic, qui, très probablement, dépassera de beaucoup tous les autres. Cependant, ce trafic ne sera pas, tant s'en faut, limité au riz et l'Imerina exportera encore nombre d'autres produits' tels que les fibres, la soie, le bétail et la cire. Enfin, notre chemin de fer importera, par quantités de plus en plus considérables, des tissus, des draps et des produits manufacturés divers de l'industrie européenne. Les importations s'accroîtront avec les facultés d'achat des populations indigènes et ces facultés dépendront elles-mêmes du développement des exportations et de l'essor, dès à présent plein de promesses, de l'industrie minière.

« En dehors de l'appoint précieux qu'apporteront au trafic du chemin de fer les agglomérations populeuses du plateau central, nous ne devons pas passer sous silence les ressources des régions intermédiaires telle que celle où nous nous trouvons rassemblés aujourd'hui.

« Il est vraisemblable d'admettre que l'exploitation méthodique des deux grandes forêts, celle de l'Angavo et celle des Betsimisaraka, sera quelque jour entreprise et qu'elle pourra fournir, en bois de toute nature, un trafic d'une certaine importance.

« De même, la vallée du Mangoro et le pays sihanaka, qui y confine vers le Nord, sont susceptibles de se transformer, par la colonisation et par l'éducation des indigènes, en de vastes magasins d'exportation.

« Enfin, dans la pittoresque région que vous avez parcourue ce matin, vous avez aperçu, presque à chaque tournant de la voie, de magnifiques chutes d'eau, inépuisables réservoirs d'énergie, que l'acti-

vité humaine ne peut laisser longtemps sans emploi et qui, probablement avant peu, feront naître la vie industrielle dans ces montagnes jusqu'alors désertes et inexplorées.

« Les perspectives d'avenir qui s'ouvrent au chemin de fer sont donc de nature à dissiper toutes les inquiétudes. Sans doute, il serait prématuré de les traduire par des chiffres, mais il n'est pas hasardeux d'affirmer que le trafic de notre voie ferrée peut devenir rapidement considérable et que, dans l'état actuel de l'offre et de la demande sur les principaux marchés du monde, ce trafic n'aura d'autres limites que celles de la production elle-même.

. . . .

« Après vous avoir exposé les résultats qu'on peut attendre de la construction du chemin de fer au point de vue du progrès de la civilisation et de l'extension du commerce et des affaires, je suis persuadé de répondre à votre désir en vous entretenant de la situation actuelle des travaux et de ce qui reste à faire pour mener à bonne fin cette vaste entreprise.

. . . .

« Après avoir pris pied solidement sur ces points éloignés de l'objectif que sont Brickaville et Aniverano, après y avoir concentré nos ressources et nos approvisionnements, nous avons progressé d'une marche sûre, remplaçant le fusil par l'angady, le canon par les perforatrices et ne faisant parler la poudre que pour une œuvre de pacifique progrès. C'est ainsi que nous avons successivement entaillé les falaises de Kalalao, creusé le Vonga-Vonga, franchi les ravins de Sahanimona, contourné les gorges de la Tsaravinany.

. . . .

« Demain, nous allons descendre dans ce grand fossé d'enceinte qu'est la vallée du Mangoro.

. . . .

« Dans un délai rapproché, je l'espère, nous couronnerons la haute muraille de l'Angavo et, ce résultat atteint, nous irons droit jusqu'à Tananarive, par le chemin déjà aplani que nous avons ouvert dans la haute région. Pour tous ceux qui ont vu à l'œuvre le Colonel Roques et ses collaborateurs, le résultat est certain d'avance et nous pourrons presque mathématiquement en fixer l'échéance, lorsque nous aurons reçu nos dernières munitions, c'est-à-dire les ressources financières qui ne nous ont pas fait défaut jusqu'à ce jour et que la bienveillance

du Gouvernement et des Chambres continuera certainement à nous accorder.

. . . .

« La question des ressources financières à prévoir pour l'achèvement de la ligne m'amène à vous entretenir des diverses critiques dont le chemin de fer a été l'objet, soit que l'utilité même de l'entreprise ait été mise en cause, soit qu'on ait discuté au point de vue technique les méthodes de construction employées ou, au point de vue économique, le choix de la région où a été établi le tracé, soit enfin qu'on ait considéré les dépenses à engager comme trop élevées, notamment après la constatation de l'insuffisance des crédits primitivement prévus.

« Je n'éprouve, Messieurs, aucun embarras à m'entretenir avec vous de ces questions.

. . . .

« Je puis dire que, de toutes les critiques adressées à notre chemin de fer, celle relative au dépassement des crédits est la seule qui suggère encore des arguments méritant la discussion.

« L'utilité du chemin de fer n'est plus mise en cause aujourd'hui ; les idées que je vous exposais tout à l'heure ont définitivement prévalu et ont établi, je puis le dire, dans la colonie européenne de Madagascar comme en France, une conviction que rien ne saurait plus ébranler.

« Au point de vue de la conduite technique de l'entreprise, la consécration de notre œuvre n'est pas moins complète ; depuis deux ans, l'accès des chantiers et des diverses installations de la ligne a été largement ouvert à tous les visiteurs et tous, sans exception, ont emporté l'impression de la solidité des travaux et rendu hommage à la méthode judicieuse qui a présidé à leur exécution.

« On a discuté davantage — mais c'est presque déjà de l'histoire ancienne — le choix de la région où nous avons été amenés à construire le premier chemin de fer de Madagascar. Ce choix a été au début l'objet de critiques dont je n'ai méconnu ni l'intérêt, ni l'esprit de sincérité, et dont l'argument principal était l'inconvénient de créer, même momentanément, une situation privilégiée à l'une des parties de la colonie.

« Or, Messieurs, vous savez que ces critiques ont depuis longtemps désarmé. La solution que nous avons adoptée a eu vite fait de rallier tous les suffrages et tout le monde convient aujourd'hui qu'à Madagascar, une ligne de conduite consistant à éparpiller les ressources

financières et à commencer partout d'importants travaux eût condamné notre colonie naissante à une irrémédiable impuissance.

« La plus élémentaire prudence commandait d'éviter cet écueil ; pour assurer l'avenir, il fallait d'abord, comme nous l'avons fait, concentrer sur une région convenablement choisie tout l'effort nécessaire pour créer un chemin de fer à rendement assuré et commencer ainsi à doter la colonie de l'outillage indispensable à sa mise en valeur.

. . . .

« J'en arrive maintenant à la question du dépassement et à l'explication de ce fait que les dépenses de notre chemin de fer semblent devoir être de 30 % environ supérieures aux prévisions primitives.

. . . .

« Vous savez ce qu'est le devis d'un chemin de fer, lorsque le tracé doit se développer dans des régions difficiles et montagneuses. Les cubes des déblais, des remblais, des maçonneries et des roctages, les longueurs des tunnels, des aqueducs, des ponts métalliques, tout cela est calculé aussi rigoureusement que possible par les ingénieurs, qui tablent sur des conditions normales d'exécution et majorent ensuite leurs devis d'un certain pourcentage destiné à parer aux imprévus.

« Mais, quelles que soient la conscience et la méthode apportées à ces études préparatoires, une chose échappe cependant à toutes les prévisions : c'est ce que j'appellerai la difficulté latente des travaux, l'inconnu qui subsiste en dépit de toutes les déterminations à la surface et qui n'apparaît qu'après l'exécution commencée.

. . . .

« Toutefois, je dois dire que ces différents aléas auraient en réalité fort peu augmenté les dépenses si, au cours de l'exécution, nous n'avions, au prix de quelques travaux supplémentaires, réalisé un tracé beaucoup plus favorable à l'exploitation que celui qui avait été primitivement prévu.

« D'autre part, nous avons été amenés, vous le savez, à conduire jusqu'à Brickaville la ligne qui devait d'abord avoir son origine à Aniverano et cet allongement de 16 kilomètres est loin d'être une quantité négligeable dans le compte total de la dépense.

« Cependant, à la condition de prolonger le régime des prestations établi au lendemain de la conquête, l'administration de la colonie, en fixant elle-même les conditions d'emploi des travailleurs, aurait facilement pu maintenir les dépenses dans les limites qui avaient été

prévues. Mais je me hâte de dire que la pensée ne lui est pas venue un instant d'user de ce moyen et de faire ainsi un pas en arrière, dans la voie des réformes humanitaires qu'elle s'attache à réaliser à Madagascar. Bien au contraire, elle a tenu à assurer aux travailleurs indigènes du chemin de fer des salaires plus élevés, une nourriture plus abondante, des installations plus confortables, des soins plus assidus, en un mot, des conditions d'existence bien supérieures à celles qu'ils trouvent dans leur vie courante habituelle.

« Bien souvent aussi, le Colonel Roques, en me rendant compte de la situation financière, a été amené à me mettre sous les yeux les faibles rendements obtenus avec les travailleurs de certaines races et aussi les dépenses élevées qui résultaient de l'organisation du service médical. Mais j'ai pensé comme lui que la considération financière devait passer au second plan, en présence du devoir impérieux que nous avions, d'une part, de ne pas surmener nos travailleurs, de l'autre, de ne pas restreindre l'organisation sanitaire que nous avions créée avec tant de soin et qui est luxueusement pourvue, comme vous avez pu vous en rendre compte, en installations, en personnel et en médicaments de toute nature.

« J'ai la conviction qu'en agissant ainsi nous avons économisé un nombre considérable de vies humaines et obtenu ce résultat que, sur les chantiers du chemin de fer de Madagascar, la mortalité a été beaucoup moins grande que dans toutes les autres entreprises du même genre, exécutées jusqu'à ce jour aux colonies. Je pourrais vous présenter à ce sujet des statistiques éloquentes, mais je me contenterai de vous citer l'année 1903, pendant laquelle la mortalité n'a été que de 4,35 % pour les Européens et de 2,67 % seulement pour les indigènes. Par contre, si la mortalité a été infime, les consultations, qui sont le critérium de l'assiduité des soins donnés aux travailleurs, ont été extrêmement nombreuses et se sont élevées, en 1903, jusqu'à 780 % de l'effectif total.

« En résumé, Messieurs, parmi les diverses causes qui ont entraîné le dépassement, la dernière — et non l'une des moindres — a été le résultat de la large application que nous avons faite des principes d'humanité et de protection aux travailleurs dont s'honore notre pays et, à ce titre, il nous était permis d'accepter, avec la conviction du devoir accompli, l'initiative et la responsabilité des dépenses qui ont été engagées.

« J'ai maintenant le très agréable devoir d'adresser au nom de la

colonie, au vôtre, Messieurs, et au mien propre, nos remerciements et nos félicitations au personnel du chemin de fer. Il serait malheureusement trop long de vous citer ici les noms de tous ceux qui méritent des éloges.

. . . .

« Cependant, Messieurs, il est des noms que vous me reprocheriez certainement de ne pas citer. C'est d'abord le Colonel Roques, que vous voyez à l'œuvre depuis 1897. Que pourrais-je ajouter à ce que vous savez déjà de lui, de sa haute compétence, de son activité, de la force de volonté et de l'opiniâtre courage qu'il lui a fallus pour aborder une entreprise d'une telle envergure et la mener à bonne fin, en triomphant de toutes les difficultés et de tous les obstacles. Pour caractériser son œuvre, je ne puis que répéter ce que j'avais dit de lui, il y a deux ans, qu'il restera aux yeux de tous le père incontesté de notre chemin de fer de Tananarive à la côte orientale.

. . . .

« Je remercie aussi votre principal collaborateur, le Commandant Ozil, dont l'intelligence supérieure, la compétence technique étendue et la grande puissance de travail s'allient à un caractère ferme et énergique, à un esprit méthodique et pondéré.

. . . .

« Je dois rendre hommage également au service médical du chemin de fer. . . . . et à nos administrateurs, chefs de province et de district, qui, par l'œuvre de propagande et de vulgarisation qu'ils ont entreprise, ont été des collaborateurs précieux pour l'entreprise du chemin de fer.

. . . .

« J'espère, Messieurs, vous avoir persuadés de l'importance de l'événement que nous venons de célébrer aujourd'hui. Aussi, je vous demande, à tous, lorsque vous serez retournés à vos affaires, de répandre autour de vous cette conviction que notre œuvre est, dès à présent, assurée du succès et que la Grande Ile est appelée à en tirer de précieux éléments de prospérité ».

. . . .

Les paroles du Gouverneur Général ont été saluées par les applaudissements prolongés de l'assistance.

Plusieurs autres discours, dont les textes ne nous sont pas encore

parvenus, ont été prononcés par diverses notabilités, notamment : MM. Maigrot, Consul général d'Italie, Sescau, Président de la Chambre consultative de Tananarive, Mori, Président de la Chambre consultative de Tamatave, etc.... Tous ont constaté l'heureux succès de l'entreprise du chemin de fer et affirmé leur confiance que cette voie de communication à grand rendement contribuera puissamment à l'essor de la colonie.

Il n'est pas risqué d'affirmer que tous ont emporté de cette journée d'inauguration, non pas seulement un agréable souvenir, mais aussi l'impression d'une victoire définitive, dans le rude combat livré à la nature pour l'exécution de cette vaste entreprise du chemin de fer ; enfin, comme l'a indiqué le Gouverneur Général dans son discours, chacun a compris aussi la nécessité d'un nouvel effort et d'une éducation spéciale des indigènes pour amener ceux-ci à tirer parti de l'instrument dont leur pays vient d'être doté. Par des conseils, par des kabary et par l'enseignement des écoles, il faut arriver à pénétrer les Malgaches de cette idée que le chemin de fer est surtout fait pour transporter, à la côte, les produits de leur sol et qu'ils devront donc chercher à augmenter ces produits par une mise en valeur de plus en plus intensive des régions où ils sont établis.

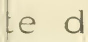
C'est la condition essentielle pour que cette belle œuvre, dont l'accomplissement s'est poursuivi depuis cinq ans avec tant de persévérance et de méthode, produise tous ses fruits et fasse prendre enfin à Madagascar la place qui lui revient dans le marché mondial.

La lettre de notre correspondant contenait encore ce passage :

« Je vous écrivais il y a un peu plus d'un an qu'avant de quitter Madagascar, le Général Gallieni voulait assurer la réussite de deux entreprises : « la mise en état de défense de Diego et le chemin de fer, en menant les « choses à un point où il ne fût plus possible, à moins de le faire exprès, de « ne pas aboutir complètement et définitivement.

« Étant donné ce programme et vu l'avancement de ces deux grandes « entreprises, le Général a pu arrêter dernièrement d'une façon ferme la date « de sa rentrée en France. A moins d'imprévu il s'embarquera à Tamatave le « 19 Mai prochain ».

L'œuvre accomplie par le Général Gallieni, qui va ainsi se terminer, mérite l'admiration sans réserve de tous ceux qui s'intéressent à la cause coloniale.



Dressé

Anwer

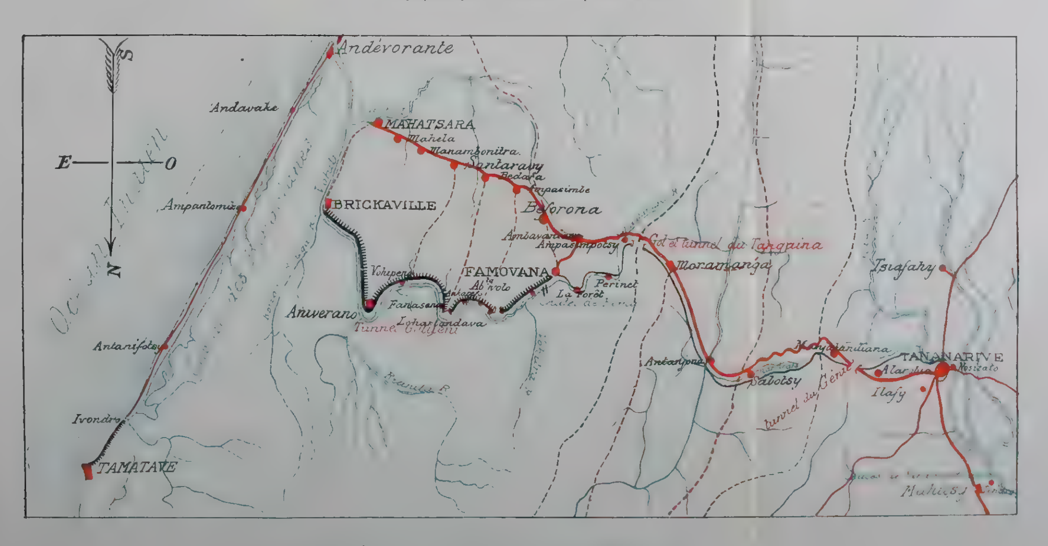
Ch

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

Carte du Chemin de fer de Tananarive à la Mer

Dressée par le Service Géographique du Corps d'occupation de Madagascar

Lithographiée par L. DANEL, imprimeur à Lille



Chemin de Fer en exploitation le 1er Novembre 1904

d° en construction d°

Il était impossible de mieux lancer la mise en œuvre des ressources de Madagascar, qui sortent maintenant de leur état latent.

Ce n'est pas son intelligence seule que le Général a dépensée, c'est aussi une énergie incessante. De Septembre 1896 au milieu de 1905, près de neuf années de gouvernement et d'efforts sans relâche, c'est une belle et large page qui à elle seule glorifie une existence. La France lui doit une reconnaissance à laquelle nous nous associons modestement mais complètement et de tout cœur.

La Rédaction du Bulletin de la Société de Géographie de Lille.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1904.

I.

COMPTE-RENDU

D'UNE

VISITE DES HOPITAUX DE LILLE

JEUDI 2 JUIN 1904.

Directeurs : MM. le Docteur Vermersch et M. Thieffry.

Depuis trois années consécutives le programme de nos excursions comportait la visite de nos principaux hospices et hôpitaux. Cette promenade à travers les asiles de la bienfaisance de notre cité s'est terminée enfin cette année par la visite du vieil hôpital St-Sauveur et du moderne hôpital de la Charité.

Les organisateurs de ces diverses excursions s'étaient assuré le bienveillant concours et la haute compétence de leur distingué collègue, M. Danchin, Vice-Président de la Commission administrative des Hospices. Avec un tel cicerone, les heures consacrées à visiter ces établissements hospitaliers se déroulaient captivantes et pleines d'intérêt ; et, bien profitables pour les membres de la Société de Géographie ont été les explications de M. Danchin sur les richesses artistiques accumulées et peut-être ignorées de la plupart des Lillois, dans les hôpitaux et hospices de la ville.

Aujourd'hui, 2 Juin, 40 Sociétaires entourent, dans les salons de la Supérieure de l'Hôpital St-Sauveur, M. Danchin qui fait l'historique de cette grande maison fondée par la comtesse Jeanne de Constantinople en 1214, après la bataille de Bouvines et renfermant actuellement 365 lits.

L'Hôpital St-Sauveur a été plusieurs fois incendié et détruit pendant les guerres. Au siège du 24 Septembre 1792, malgré le drapeau noir qui flottait au faîte de l'édifice et qui devait conventionnellement protéger les malades et les blessés, les boulets y pleuvaient. Aussi le feu ne tarda-t-il pas à se déclarer !

Ce n'est qu'au prix de grands efforts et de nombreux désintéressements que l'on put éviter de terribles malheurs.

Nous avons tous encore présents à la mémoire le fameux incendie du 28 Mars 1896 de l'église St-Sauveur. Grâce aux mesures prises, on espérait pouvoir préserver l'hôpital contigu à l'église.

Malgré le dévouement du personnel des hospices, des soldats et des pompiers, le feu gagna les salles des malades, et il fallut songer au transport des malades et des blessés. Le périlleux sauvetage s'effectua dans d'excellentes conditions.

A cet incendie est rattaché un douloureux épisode, l'empoisonnement mortel de plusieurs soldats du 16[me] bataillon de chasseurs à pied.

On se rappelle les circonstances.

Ces malheureux jeunes gens opéraient le transbordement des grands bocaux de la pharmacie. Tourmentés par la soif, ils veulent se rafraîchir. Un flacon contenant un liquide coloré comme le vin de Malaga se trouve à leur portée. Ils en avalent le breuvage qui n'est autre que de l'alcoolature de racines d'aconit, violent poison.

Cruelle méprise qui coûta la vie à cinq malheureux et jeta le deuil dans plusieurs familles !

Le souvenir de ce drame poignant est lié à l'incendie dont nous voyons encore les traces en parcourant certains quartiers de l'hôpital.

Nous ne parlerons pas ici de notre visite ; une relation très détaillée a paru dans le Bulletin de Novembre 1902 à la suite d'une visite de l'hôpital St-Sauveur faite en Mai 1902. Nous ne pouvons qu'engager nos lecteurs à s'y reporter.

Cette année encore rien n'a échappé à nos investigations. Madame la Supérieure et Monsieur l'Econome se sont joints aux excursionnistes et maintes fois leur complaisance a été mise à contribution.

Notre collègue et ami, M. Rajat, administrateur des Hospices, nous a accompagnés dans les dédales de cet hôpital. Son concours nous a été très utile. Nous avons aussi eu le plaisir de rencontrer dans nos rangs notre collègue et ami, M. Sebert, administrateur du Bureau de Bienfaisance.

Les dames du groupe n'ont pas oublié qu'au sein des maisons hospi[illegible]lières s'épanouit plus librement la fleur de la charité. L'une d'elles, [illegible] nous traversons la salle des enfants, s'empara discrètement du [illegible] excursionniste, et, dans cette aumônière improvisée, fit en quelques minutes une abondante récolte de pièces blanches destinées à l'achat de jouets pour les petits malheureux de l'Hôpital St-Sauveur.

Hôpital de la Charité. — Cet établissement, appelé d'abord « Sainte-Eugénie » est situé boulevard Montebello, à proximité de la porte des Postes. Sa superficie est de 3 hectares 70 ares.

Construit en 1866, il a été ouvert moitié en 1877 et moitié en 1879. Pour cette création et cette ouverture les Hospices de Lille ont dû débourser une somme de dix millions. Cette forte dépense a été prélevée sur le prix de ventes d'immeubles.

En 1877, à l'hôpital de la Charité fut réuni le petit hôpital Saint-Roch, dont les bâtiments existent encore au coin de la rue d'Iéna et de la rue de l'Hôpital-St-Roch. Cet établissement avait été créé par la commune de Wazemmes et contenait 35 lits. Lors de sa réunion il apporta aux Hospices un titre de rente de 81 fr. et la location de l'immeuble (1.800 fr.), occupé actuellement par l'Œuvre des Crèches.

A l'hôpital de la Charité, tout est contraste avec l'antique hôpital que nous venons de quitter.

De proportions majestueuses, cet hôpital est divisé en deux ailes, dont le centre est occupé par une élégante chapelle. Dans la cour un parterre fleuri et bien dessiné apporte sa note gaie à l'immense édifice.

Les deux corps de bâtiment sont identiques et par l'architecture et par la disposition des salles, ainsi que des divers services.

L'aile gauche est assurée par les professeurs de la Faculté de l'Etat : l'aile droite est assurée par les professeurs de l'Université Catholique.

Le nombre de lits dans les deux ailes est de 370. Simple remarque : en 1900, 5.209 malades sont entrés dans cet hôpital ; et, à l'hôpital St-Sauveur on a enregistré la même année 3.883 entrées.

Avec M. Danchin et M. le Docteur Debierre, administrateur des Hospices, nous commençons notre visite dans ce magnifique établissement. L'aide de Monsieur l'Econome nous est également précieuse.

28

Le plus moderne agencement est la note dominante de nos impressions à travers toutes ces salles.

Nous nous perdons bientôt dans les vastes couloirs qui mènent aux services des malades, des blessés, des enfants. Nous traversons la pharmacie où nous sommes heureux de serrer la main à notre collègue, M. Leclair, Docteur en pharmacie, Pharmacien en chef de l'hôpital de la Charité.

De temps en temps de superbes échappées de verdure touffue nous font entrevoir les jardins où nous allons jeter un coup d'œil avant de passer aux pavillons d'isolement.

Les salles d'opération de MM. les professeurs Duret. Dubar et Gaulard ont spécialement attiré l'attention des visiteurs, et, disons-le, excité leur curiosité. Ils ont pu constater qu'elles sont irréprochables à tous les points de vue et qu'on n'y a ménagé ni le cube d'air ni la lumière.

Pavillons d'isolement. — Sur un terrain voisin de l'hôpital de la Charité, l'administration des Hospices a créé des pavillons spéciaux pour isoler les malades atteints de maladies contagieuses.

La porte d'entrée de ces pavillons se trouve rue Van Hende, en face du nouveau réservoir des eaux.

Ils contiennent 60 lits.

Au moment de notre visite, ces lits sont vides. Les salles ont été désinfectées et remises à neuf à la suite de la dernière épidémie de variole qui a sévi dans notre ville du 8 Avril 1902 au 14 Avril 1903 et qui a causé tant de victimes. 1.008 varioleux des deux sexes ont été traités dans ces pavillons.

Pavillons Victor Olivier. — (Maison de santé).

La maison de santé est reliée à l'hôpital de la Charité par une longue galerie vitrée, véritable serre qui abrite en hiver les plantes qui redoutent le froid.

Il y a 45 lits aux Pavillons Victor Olivier et le mouvement de sa population s'est élevé en 1900 à 519 entrées.

Les chambres sont bien aérées et éclairées, s'ouvrant toutes sur un jardin gai et attrayant.

Jusqu'en 1897, les malades étaient soignés par le médecin et le chirurgien de l'établissement. De 1897 à 1899, les professeurs de la Faculté de l'État pouvaient également donner leurs soins et depuis cette époque les malades ont absolument le droit de se faire traiter par les médecins de leur choix.

Tous les pensionnaires sont payants et suivant les catégories le prix varie de 5 à 10 francs par jour.

La maison de santé reste interdite aux aliénés, aux épileptiques, aux contagieux et aux femmes en couches.

Notre visite est terminée. Il ne nous reste plus qu'à saluer, au nom de la

Société de Géographie, notre aimable cicerone, M. Danchin, qui nous a toujours servi de guide à travers les établissements charitables de la ville.

Grâce à son affabilité bien connue et à son intelligente direction, nous avons pu apprécier le mérite et le dévouement de tous ceux qui sont à la tête de ces importants hôpitaux de la ville de Lille.

Nous y avons fait la trouvaille de curiosités intéressantes et artistiques. Nous y avons admiré surtout le parfait fonctionnement des services de tous genres et constaté les améliorations apportées journellement au sort des malheureux.

En terminant ce compte-rendu, nous avons encore un devoir à remplir, et c'est de tout cœur que les organisateurs de ces excursions remercient la Commission administrative des Hospices d'avoir ouvert ses portes à la Société de Géographie de Lille. Elle conservera un agréable souvenir de ces journées et de l'exquise urbanité de Messieurs les Administrateurs.

Docteur Albert VERMERSCH,
Secrétaire,
Membre du Comité d'Excursions.

II.

VOYAGE A DUNKERQUE

PAR LES LAURÉATS DU PRIX DANEL

LE 16 JUIN 1904.

Directeurs : MM. Auguste Crepy et Auguste Schotsmans.

L'excursion des lauréats du Prix Léonard Danel a eu lieu le jeudi 16 Juin 1904. Dunkerque était le but assigné à l'excursion par les organisateurs : MM. Auguste Crepy et Auguste Schotsmans.

Dès son arrivée à 9 heures dans la patrie de Jean-Bart, la caravane scolaire a été pilotée au travers des quais par M. Charles Liethoudt, de la maison Coquelle-Gourdin et fils ; les jeunes gens ont trouvé près de ce guide aimable toutes les explications qu'ils désiraient. Ce qui excita dès l'abord leur

enthousiasme, ce fut la vue des torpilleurs; mais ils eurent bien vite d'autres sujets d'admiration avec la visite du « Corrientes » de la Compagnie des Chargeurs-Réunis : c'est toujours un curieux spectacle que celui d'un grand transport et il était nouveau pour nos jeunes lauréats ; il fallait les voir s'arrêter curieusement devant un vaste cylindre aménagé sur le pont et qui n'était autre chose qu'une étuve destinée aux vêtements des passagers et de l'équipage quand les autorités sanitaires exigent une désinfection avant de permettre l'accès du port. Chose étrange, la défiance s'étend jusqu'aux rats, et les gros câbles qui réunissent le navire au quai sont munis d'entonnoirs en fer blanc destinés à empêcher le débarquement des rongeurs, grands propagateurs d'épidémies.

Voici maintenant la manœuvre des grandes grues de la Chambre de Commerce et nos jeunes gens admirent comment les plus lourds fardeaux sont enlevés sans effort apparent par la simple pression d'une eau comprimée dont la canalisation longe les quais.

De là nous passons à la Chambre de Commerce. Ce nous est une occasion d'expliquer à nos jeunes gens sur le grand plan de l'escalier d'honneur tout l'agencement des bassins, le dispositif des darses, le développement des quais, les agrandissements projetés pour l'avenir. Alors seulement nous passons à la visite du musée d'échantillons.

Nous nous rendons ensuite à la cale sèche où précisément se trouve en ce moment un grand vapeur ; nos jeunes écoliers descendent jusque sous les flancs du navire.

Connaissez-vous la « Maison du Marin » ? Si vous ne la connaissez pas, nos lauréats sont plus heureux que vous, car ils ont pu en admirer tout à leur aise la bonne tenue, en appréciant l'idée qui a inspiré sa création.

Nous voyons en passant les bateaux-feux de réserve, le Minck, le Leughenaer, la petite chapelle de N.-D. des Dunes où le nombre considérable des ex-voto témoigne que les familles des marins dunkerquois gardent encore la foi de leurs ancêtres.

Nous arrivons ensuite aux Forges et Chantiers de France, où nous sommes très aimablement reçus par M. Chenal, ancien lauréat de nos concours de géographie.

Il nous fait visiter les divers ateliers où fonctionnent les marteaux-pilons et machines-outils : les perceuses, enlevant d'un coup des pièces de grande épaisseur, les tours, les machines courbant et dressant les tôles. Nous montons sur un steamer en construction, ce qui nous permet de nous rendre compte des proportions énormes d'un vapeur de tonnage moyen.

Ces visites multiples, le grand air, l'exercice ont creusé les estomacs, aussi un tramway nous mène à Malo-Terminus qui, bien que non terminé, nous réserve néanmoins un repas réconfortant assaisonné par la vue de la mer !

Ensuite nous visitons la salle de spectacle, inaugurée la veille, les salles de cercle, les cuisines, les chambres, c'est une inspection complète.

Le retour se fait à pied, le long de la côte, tantôt sur le bord de la mer, tantôt à travers les dunes : on nous prendrait pour une section du Club Alpin, tant nous mettons d'entrain à escalader leurs sommets. De là, notre vue plonge sur l'immensité de la mer, nous suivons des yeux les évolutions des torpilleurs, et tous ces jeunes gens, frappés des choses nouvelles qu'ils ont vues depuis le matin, donnent libre carrière à un élan de reconnaissance pour celui qui leur procure toutes ces joies. Nous nous faisons leur interprète en adressant une dépêche de remerciement à M. Léonard Danel, le généreux fondateur du prix qui porte son nom.

Au passage, nous constatons avec plaisir que l'on travaille activement à joindre la digue de Malo-les-Bains à celle de Malo-Centre, ce qui, depuis l'extrémité Est de cette dernière jusqu'au bout de la jetée, fera une promenade de près de 5 kilomètres sur un sol ferme.

Et maintenant nous voici en ville, c'est l'occasion d'admirer le superbe Hôtel de Ville qui eut pour architecte notre éminent compatriote, Louis Cordonnier ; puis c'est une visite à l'église St-Éloi, une halte devant la statue de Jean-Bart. La promenade est virtuellement finie : nous offrons à chacun de nos lauréats un souvenir de Dunkerque et une collation avant de reprendre le train de 5 heures 40.

A. C. — A. S.

III.

EXCURSION A MONS-EN-PÉVÈLE

LE DIMANCHE 26 JUIN 1904.

Organisateurs : MM. Beaufort et Docteur Vermersch.

Ab Jove principium. Que Messieurs Beaufort et Vermersch, à qui nous avons dû cette agréable journée et tant d'autres, reçoivent ici pour commencer nos meilleurs remercîments.

Départ à huit heures et demie du matin, du siège de la Société, en deux breacks, au nombre de 38 personnes. Le temps, légèrement menaçant au début, s'était rapidement mis au beau, et à dix heures et demie nous faisions notre apparition sensationnelle à Mons-en-Pévèle, précédés d'une société de

musique, au milieu des torrents de lumière, des arcs de triomphe, des drapeaux, des oriflammes, de la foule déjà nombreuse, et sous le joyeux bourdonnement des cloches.

Après avoir « remisé » à l'Hôtel du Commerce, vaste auberge déjà pleine de bruit et de buveurs attablés, nous nous dispersons à travers les rues du village, pour y voir les derniers préparatifs de la fête. Le programme de la journée comportait :

A onze heures, inauguration de la statue de M. Desmoutiers, ex-conseiller général et bienfaiteur du pays ;

A deux heures et demie, cortège historique commémoratif de la bataille de Mons-en-Pévèle ;

Et, pour le soir, illuminations, bals, feux d'artifice, sans compter les spectacles sensationnels affichés avec des sous-titres affriolants derrière les vitres des « cafés-concerts ».

Sur la grand'place, vaste quadrilatère formé par des maisons et des clôtures de pâturages, se dressait le monument nouvellement instauré : un piédestal portant un nom et deux dates, et par dessus la statue du bienfaiteur, encore voilée d'une étoffe aux couleurs nationales. Autour, on avait disposé des mâts surmontés d'oriflammes et ornés d'enroulements tricolores en papier peint, et, de chaque côté, une estrade avec des drapeaux et des girandoles, pour les autorités. Devant le seuil des cabarets pendaient en guise d'enseignes, des soleils, rouges, bleus, verts, en papier découpé, et les cabaretiers eux aussi, ou leurs garçons, arboraient des casquettes du même tissu fragile, plissé et multicolore. Sur la façade de la mairie enfin s'étalait une banderolle portant ces mots : *Honneur aux hommes charitables.*, — et une autre à côté : *A la vaillance des deux armées.* C'était toute la synthèse des cérémonies auxquelles nous allions assister.

A l'un des angles de la place, un petit chemin tombe presque immédiatement sur une dépression profonde, plantée d'arbres et arrondie en hémicycle naturel ; au bas régnait une terrasse, — l'arène en quelque sorte, — convertie en lieu de carrousel, et deux ou trois garçons vigoureux y entraînaient leurs montures, avec la bride à défaut d'éperons. La déclivité se continuait un peu plus loin, jusqu'au bas de la colline. Cette dépression s'appelle dans la localité le *parolant* (parlotte, lieu de réunion) : c'est là qu'avait eu lieu, la veille du combat de 1304, une entrevue, inefficace d'ailleurs, entre les chefs des deux armées. Le parolant a été converti par l'imagination populaire en « Pas-Roland », et il en est sorti, comme toujours, une légende. Roland aurait traversé ce pays, il y a de cela bien des années, monté sur son bon cheval Bayard. Mais il devait être tombé à cette époque des pluies abondantes, qui avaient détrempé le sol : car en faisant effort pour se désembourber, le cheval attira à lui, collée à son sabot, une motte de terre énorme qu'il alla reporter beaucoup plus loin, aux environs de Tournai, formant ainsi, d'une part, le

Creux-Roland, et de l'autre le Mont de la Trinité. En réalité, nous disait M. Six, qui nous racontait cette légende, la dépression que nous avions sous les yeux n'était autre qu'une ancienne carrière, dont on extrayait autrefois des pierres pour toute la contrée : la plupart des églises, aux environs, ont été construites en grès de Mons-en-Pévèle.

Quant à ces déformations de noms topographiques, nul n'ignore qu'elles se rencontrent fréquemment, et qu'il faut parfois en accuser les savants eux-mêmes. C'est ainsi que sur la route de Lille à Douai, que nous venions de suivre, la carte d'état-major mentionne un lieu dit « Le Pont-Thibaut », qui s'appelait sur la carte de Cassini « Pont-Imbault » et qui tire son nom d'un vieux pont en bois (*pont in bos*), anciennement jeté sur quelque ruisseau voisin. Un brave petit cabaret garde seul aujourd'hui la mémoire de ce « pont in bos », dont il a fait une enseigne. Nous avons eu plaisir à le constater au passage.

Une autre curiosité de l'endroit est « la Fontaine miraculeuse », dite de St-Jean, qui doit avoir sa légende elle aussi, car ceux qui y boivent se marient infailliblement dans l'année...... et divorcent, ajoute-t-on, l'année qui suit ! Mentionnons encore le grand réservoir hydraulique, qui capte pour Roubaix et Tourcoing les sources de la Marcq, et l'église du village, où nous nous rendons de ce pas.

L'église était pleine ; on y achevait la célébration de la messe ; force nous fut de stationner sous le porche, et d'y commenter les inscriptions variées qu'il renferme, celle-ci par exemple, gravée sur une plaque de marbre, et qui nous sembla de circonstance :

L'an de Jésus-Christ mil huit cent quatre-vint deux,
Mons-en-Pévèle a vu sur cette même place
Son vieux et bas clocher s'élancer gracieux
Avec bourdon jetant ses beaux sons dans l'espace. (1)
L'honneur de l'avoir fait appartient tout entier
Au Seigneur du Blocus, à Monsieur Desmoutiers,
Conseiller général, qui par sa bienfaisance
Laissera de son nom très longtemps souvenance.
Quand tu regarderas ce clocher, ô, mortel,
N'oublie pas d'élever ton cœur vers l'Éternel.

---

(1) Ces mots eux-mêmes m'ont rappelé une inscription analogue, qui se trouve dans une église de Savoie. Chose curieuse, le « chrétien » qui la signe, et qui me l'a recopiée, est libre-penseur ! Il fut jadis maire de sa commune.

L'église était caduque et sombre auparavant ;
J'ai, pour les miens, creusé l'ogive et la rosace ;
J'ai voulu, moi chrétien, que leur hymne fervent,
Écrasé jusque-là par la voûte trop basse,
Prît une aile, courût et chantât dans l'espace
Avec les carillons, les oiseaux et le vent !

Ces deux derniers vers, en nous forçant à élever mentalement nos regards vers la tour, nous ont inspiré à quelques-uns l'idée d'en faire l'ascension. Un petit escalier en colimaçon nous a conduits au faîte du clocher, par une gymnastique assez fatigante, et même quelque peu périlleuse, car il n'y avait plus à la fin qu'une succession d'échelles assez raides. Mais là-haut, comme nous en avons été récompensés, et quel réjouissant panorama s'est offert à nos regards !

D'abord, tout au loin, la campagne : des plaines, et des plaines indéfiniment, vertes de toutes les nuances du vert, et se perdant au bord de l'horizon en une buée lumineuse. Nous pouvions distinguer néanmoins, vers le Sud et l'Ouest, la fumée, pénétrée de soleil elle aussi, qui sortait des puits de mine en exploitation (on y travaille donc le dimanche ?). Puis c'étaient, au Sud encore et à l'Est, les masses confuses de Douai et d'Orchies ; au Nord, Pont-à-Marcq et son église assez rapprochée, à gauche de laquelle se prolongeaient des bois : Phalempin et Carvin sans doute ; puis encore, là-bas tout au loin, la haute cheminée de Croix elle-même, point de repère visible décidément de partout. Lille, ni Tournai, n'étaient perceptibles, mais de ce côté du ciel, le Mont de la Trinité formait une longue taupinière grisâtre à l'horizon. Tout près de nous, le « grand réservoir » semblait un bateau plat, presque un radeau, immergé au milieu d'une houle de verdure. Et voici qu'en ramenant nos regards plus près encore, à nos pieds, nous apercevions les pentes feuillues du mont, les enclos herbeux, avec leurs têtes de pommiers sans ombre, les toits de tuiles rouges serpentant les uns au bout des autres, et, sur la place du village, étalée comme un tapis de gazon, la grande Inauguration battant maintenant son plein, la statue découverte, mais comme rentrée dans son piédestal, la foule massée alentour : des chapeaux rouges, des ombrelles blanches, pareils à des coquelicots et à des marguerites dans un pré, tandis que les chapeaux de paille des messieurs semblaient au soleil des boutons d'or. Les deux estrades à claire-voie étaient pleines de beau monde : un vent léger faisait flotter au-dessus les drapeaux, et secouait leurs chaînes de girandoles. Au milieu de l'emplacement laissé libre, un Monsieur, le Maire de Mons-en-Pévèle, lisait un discours : les paroles nous arrivaient mal, mais la voix était sympathique, à ce qu'il nous semblait, et des applaudissements nourris en saluèrent la péroraison. Ensuite vint une harangue plus longue, par un notaire. Nous apercevions le plastron blanc de l'orateur tranchant violemment sur son habit noir, et son geste martelant avec force chacune des périodes du discours. Nous entendions assez distinctement la fin des phrases patriotiques. Quelquefois un vol de pigeons, — une ombre, — passait entre l'orateur et nous. Dans un des pâturages voisins, des gens allaient à la balançoire (ô ironie de certains rapprochements !), des enfants jouaient avec un chariot rempli de foin, et des artilleurs improvisés bourraient un petit canon. Et tout là-bas, partout, comme contraste avec cette fourmilière, les grandes routes

blanches, désertes à cette heure de midi, et le silence profond de la campagne ensoleillée !

Et cependant c'est dans cette même campagne paisible qu'eut lieu, il y a six siècles, entre deux cent mille Flamands et Français, une grande, une longue bataille meurtrière. A cette époque, l'aspect géographique de la Flandre ne ressemblait guère à celui qu'elle nous offre aujourd'hui. Toute cette « Lombardie prosaïque », comme on l'a appelée, actuellement couverte d'hommes et de moissons, était alors en grande partie marécageuse. Les fondrières qui s'étendaient aux abords de la Lys, et qui deux ans auparavant dans les plaines de Courtrai, avaient causé la perte de la chevalerie française, se continuaient très au Sud jusqu'à la Scarpe. Il est permis de supposer, à des indices nombreux, que la Marcq elle-même avait un volume d'eau plus considérable à cette époque, et qu'elle débordait fréquemment, couvrant ses rives d'un limon dangereux.

De plus, à la veille du combat de 1304, les ponts sur la Marcq, assez espacés, étaient gardés par les Flamands, qui suivaient parallèlement toutes les marches et contremarches de leurs adversaires. On n'aurait pu autrement s'expliquer que, parti de Tournai pour atteindre Lille, Philippe-le-Bel se soit imaginé de faire le tour par le Sud, en traversant la Forêt Charbonnière et en contournant la Marcq. Tenter avec sa cavalerie un passage de vive force à travers les marais de Tressin ou de Bouvines, celà était dangereux, et, comme le dit un récent historien de la bataille de Mons-en-Pévèle (M. l'abbé Hérent), « le souvenir des fondrières de Courtrai accompagnait partout le roi de France comme un cauchemar, et pour rien au monde il n'eût voulu engager l'action dans un terrain marécageux ». Mais le but des Flamands était de l'y contraindre, en prenant directement contact avec lui sur un terrain qui leur fut avantageux.

C'est pourquoi ils se logèrent à Mons-en-Pévèle même, occupant et débordant la crête du mont, si près du roi, selon la chronique « qu'il eût paru les fuir s'il ne fût demeuré ». Au bas de la montagne et dans la direction du Sud-Est, c'est-à-dire sur l'emplacement dont avait dû se contenter l'armée française, c'étaient encore des marais, et la situation de Philippe pouvait y devenir critique. Elle le fut même tellement, à une certaine heure de la journée, que sur un assaut furieux des Brugeois et des Yprois, nombre de chevaliers français y périrent écrasés sous leurs chevaux, comme à Courtrai, et que le roi manqua de partager le même sort. Ce qui sauva l'armée française, il faut bien le dire, ce ne fut pas la supériorité stratégique de ses chefs, ni la bravoure de ses combattants, mais tout simplement un de ces facteurs prosaïques, presque ridicules, comme il s'en présente bien souvent dans les heures les plus graves. Les Flamands eurent soif, ce qui était dans leurs habitudes, mais ce dont il ne faut pas rire cette fois ; ils avaient combattu au soleil toute la journée, et Philippe-le-Bel, avec cette fourberie mêlée de violence qui le

caractérisait, avait mis à profit une courte trève, demandée par lui, pour saccager leurs provisions de bouche.

Se croyant à peu près sûrs de la victoire, ils s'étaient éparpillés en désordre à la recherche des ruisselets qui étancheraient leur soif ; quelques-uns même avaient pénétré dans le camp français où ils se gorgeaient de viandes et de vins. Ce fut le moment que choisirent les Français pour en faire un carnage décisif. Les Flamands rétrogradèrent vers le Mont de Pévèle. Ils ne sonnèrent pas de fanfares, comme on l'a dit, pour exalter leur prétendue victoire, mais bien pour rappeler à eux ceux de leurs frères qui erraient dans la plaine, et donner le signal de la retraite. Le lendemain, Philippe-le-Bel vainqueur fit, sur le champ de bataille même, chanter un *Te Deum*, et, dans un message officiel, il remercia le Christ et la Vierge, d'avoir, « par un concours glorieux, merveilleux, renversé dans la poussière l'orgueil des méchants ». Dieu et Notre-Dame, qui voient ce qui se passe au fond des cœurs, ont dû ne prêter qu'une oreille insensible aux actions de grâces de ce méchant homme.

Celà dit, quelle que soit d'ailleurs l'appréciation qu'on puisse faire planer, de très haut, sur les conséquences politiques de la bataille de Mons-en-Pévèle. Car n'oublions pas que nous sommes sur un clocher.

Ces choses très vieilles nous ont été relatées par M. Six, dans l'excellente causerie qu'il nous a faite, à terre et à table, à l'heure du champagne (pourquoi ne pas l'avouer ?). Son allocution a été un peu courte, — ce qui est toujours une preuve d'habileté, — mais si substantielle à la fois, et en même temps si piquante ! Avec lui, la gaîté ne perd jamais ses droits. Rendre la science aimable et spirituelle, quoi de plus charmant, et quel meilleur moyen de la servir !

Quant au fameux cortège, nous l'avons mal vu...... Tant mieux, ou tant pis, ou tant mieux, comme dit l'autre.

G. HOUBRON.

LE CANAL DE SUEZ ET LA MER ROUGE

Un des membres du Comité d'Études nous communique des extraits d'une intéressante lettre reçue d'un ami.

Samedi 29 Octobre 1904. — A Port-Saïd nous avons stoppé plusieurs heures, mais sans avoir le soulagement de débarquer. C'est donc l'Afrique qui commence à nous apparaître et l'Europe qui s'enfuit à nos regards.

Ici, nous apercevons des types arabes avec leur bonnet rouge à pompon noir retombant, sans rebord pour se garantir du soleil, ou avec leur coiffe, espèce de turban, blanche ordinairement. On refait les provisions de charbon. Du haut de notre pont, nous entendons les cris, les vociférations de ces Arabes se chamaillant à qui mieux mieux en effectuant ce travail.

Trois gardiens sanitaires abordent notre bateau. C'est une formalité requise avant de traverser le détroit de Suez. Tout est international ici : aussi nous recevons, parmi ces gardiens, un Autrichien, un Italien et un Syrien, natif de Jérusalem.

Il fait nuit quand nous commençons à passer le détroit. Il paraît que le droit de se servir du fameux percement, entrepris par De Lesseps, qui a sa statue à Port-Saïd, s'achète 35,000 francs, disait le commandant. C'est pour rien ! Il en faut autant pour revenir. Chaque passager paie son droit, ainsi que les marchandises.

Un puissant projecteur illumine les deux rives. Il fait un temps magnifique, un vrai ciel d'Afrique, clair la nuit comme il est clair le jour. Une douce brise nous retient longtemps sur le pont, à jouir du spectacle. De temps en temps les feux d'une gare, ou plus rarement l'alerte d'un vaisseau. Alors, si l'on est à un passage plus étroit, il faut se garer et laisser passer.

Dimanche 30 Octobre 1904. — La matinée du dimanche fut splendide : un ciel bleu, une lumière éclatante. Les habits blancs paraissent ; on est à la recherche de l'ombre sous les tentes. Quel contraste avec la journée de vendredi. On est comme sur un lac. On aperçoit les montagnes de l'Égypte à droite, et les montagnes de l'Arabie à gauche. La plupart du temps ce sont des rives de sable. On élargit encore en bien des endroits le canal trouvé trop étroit. Nous admirons entre le bleu du ciel et le gris du sable le bonnet blanc des Arabes se détachant sur leur teint bronzé et leur robe tirant sur tous les tons du bleu. Ils transportent du sable à dos de mulet ou à dos de chameau. De loin en loin, de beaux palmiers, un peu de verdure avec une maison de gardien, qui font comme des oasis dans cette plaine le plus souvent déserte.

A 11 heures nous avons franchi nos 170 kilomètres et arrivons à Suez, Climat sec ici, tandis qu'il est humide à Port-Saïd. Ville plate. On la voit de loin seulement. Là descendent nos gardiens sanitaires. Ils vont reprendre le train qui longe le canal et seront à Port-Saïd à 11 heures du soir. Ils ont été très aimables. J'ai eu avec les trois d'intéressantes conversations.

1er Novembre. Toussaint. — Rien de bien spécial à noter hier, sauf que nous avons passé le golfe de Suez, c'est-à-dire l'endroit même du passage de la mer Rouge par les Hébreux. Il paraît qu'on voit encore au fond de la mer des restes d'ossements et des débris de chariots. On pourrait deviner à l'Ouest le Mont Sinaï.

Sur les côtes, des montagnes assez élevées mais arides.

Enfin nous sommes dans cette redoutable mer Rouge. Elle a été satisfaisante hier et nous avons joui d'une brise assez forte.

La nuit du 30 au 31 j'ai couché sur le pont, mais je n'ai pas beaucoup dormi.

La nuit dernière (du 31 au 1er) la mer Rouge prédite s'est montrée avec ses lourdes chaleurs ; 30 degrés à l'ombre, ce matin dans la chambre où nous étions ; la sueur perlait sur nos fronts, à grosses gouttes.

Hier soir nous admirions à l'avant du navire l'éclat de mille étincelles argentées qui ressemblaient à autant de paillettes d'argent lancées de tous côtés par la proue du navire. Ce sont les sels phosphorescents, qui abondent dans la mer.

2 Novembre. Fête des Morts. — La tempête dite des morts, bien connue des matelots, s'est levée à l'aurore de ce jour, moins terrible cependant que la précédente. Il fait un vent à tout casser, mais pas d'orage. C'est rare sur la mer Rouge ordinairement sans brise. Comme le mal de mer ne sévit pas, on ne se plaint pas de ce vent qui tempère la chaleur. Hier, les ventilateurs de particuliers avaient paru sur la table : aujourd'hui on n'en a guère besoin.

Cette mer Rouge, qui paraît si étroite sur la carte, est pourtant assez large pour qu'on n'aperçoive aucune côte.

Tous les jours on change d'heure et l'on avance d'environ 20 minutes. Aussi sommes-nous maintenant en avance de trois heures sur la France.

3 Novembre. — Le vent continue toujours furieux, la mer est assez agitée, mais laisse cependant nos estomacs en paix.

C'est hier que nous avons passé le tropique. A cette occasion, il y a toujours une petite réjouissance qui consiste à baptiser les plus jeunes qui n'ont pas encore opéré ce passage. Si on ne veut pas subir l'opération, il faut payer du champagne. La victime, cette fois-ci, a été un jeune homme de 19 ans. L'affaire s'est emmanchée en riant, aux grandes protestations du condamné à ce jeu inoffensif, mais qui excite la risée. Elle s'est heureusement terminée en riant.

On lui a, devant l'équipage, noirci la figure avec de la suie mélangée d'eau, puis on l'a lavé en lui passant sur le corps le jet d'eau du gros tuyau qui sert tous les matins à laver le pont. Vous voyez les ébats de l'équipage. Notre baptisé se vengea comme il put, en lançant sur ses persécuteurs la suie qu'il avait sous la main, puis il alla prendre un grand bain pour se nettoyer sérieusement.

En l'honneur du baptême, on eut du champagne à midi et le soir. Il paraît que c'est le meilleur remède contre le mal de mer. De fait, il ne nous fit que du bien.

4 Novembre. — Toujours un vent horrible, mais une mer qui nous laisse tranquilles.

Nous sommes au bout de cette longue mer Rouge et franchissons le détroit de Bab-el-Mandeb. Périm est sous nos yeux. C'est encore une position stratégique intéressante que les Anglais ont eu le talent de nous enlever et de garder.

C'est dans un voyage comme celui-ci que l'on sent l'utilité d'avoir des possessions françaises bien établies sur les mers lointaines, où l'on peut se ravitailler, trouver un pied-à-terre et voir avec un certain orgueil flotter le drapeau national.

De belles montagnes bordent ce détroit, mais elles paraissent arides, du moins de loin.

Nous avons déjà passé Obock et sommes en vue de Djibouti. Nous y serons vers 3 ou 4 heures et nous y arrêterons 6 à 7 heures au moins, peut-être toute la nuit.

Les petits poissons volants, que l'on prendrait de loin pour des oiseaux blancs, volent quelquefois 100 mètres hors de l'eau puis s'y replongent.

...... Le coup de sirène vient de retentir pour annoncer notre arrivée à Djibouti.

CONFÉRENCES

Notre collègue M. Eugène Gallois nous a donné le vendredi 11 Novembre une agréable conférence sur son voyage en Extrême-Orient. Les principaux éléments de ce récit se trouvent dans les articles parus dans nos Bulletins de Juin (p. 405) et d'Août (p. 102) et dans une jolie brochure « Au Japon », illustrée de photographies et de dessins inédits. Notre Bibliothèque possède cette dernière, donnée par l'auteur. Nous la recommandons à nos lecteurs qui y trouveront mille détails typiques sur ce pays vers lequel l'attention est maintenant si vivement sollicitée. (Paris, 1904. Guilmoto, éditeur. Prix : 4 fr.).

M. Gallois, toujours infatigable, a parlé du même sujet à Roubaix le samedi 12 et à Tourcoing le dimanche 13 Novembre.

La Société de Géographie de Lille lui a décerné une Médaille de vermeil, qui lui a été remise à la fin de la séance.

FONDATION PAUL CREPY

RÈGLEMENT DU CONCOURS.

Art. 1er. — Un prix est fondé avec la donation faite à la Société par Mme Crepy, en mémoire de M. Crepy, Président et fondateur de la Société. Ce prix prendra le nom de « Prix Paul Crepy. »

Il consistera en une bourse de voyage, soit en France, soit dans les pays voisins, d'une valeur fixe de 300 fr. et sera attribué au lauréat du Concours dont les conditions suivent.

Art. II. — *a*). Ce Concours aura lieu, chaque année, le premier dimanche de Juin, de 8 h. à midi, au siège de la Société (116, rue de l'Hôpital-Militaire), entre tous les jeunes gens, de nationalité française, originaires ou habitants du département du Nord, âgés de 17 ans au moins et de 21 au plus, dûment autorisés par leurs parents, inscrits avant le 1er Avril et admis à concourir par décision du Comité d'Études de la Société.

b). Les matières générales sur lesquelles porteront les interrogations seront choisies par le Comité d'Études, et rendues publiques avant le 1er Janvier de l'année où devra avoir lieu le Concours.

Ces matières seront prises, une année, dans la géographie de la France (Alsace-Lorraine comprise), et de la Belgique, — une autre année, dans la géographie des pays voisins de la France.

c). En s'inscrivant, les concurrents déclareront sur quelle ou quelles matières ils désirent composer. Ces matières sont classées par numéros dans le programme publié chaque année.

Le jour du Concours, il leur sera proposé un sujet pour chacune des matières choisies.

Art. III. — Les résultats du Concours seront rendus publics avant le 15 Juillet.

La bourse de voyage devra être employée dans la région qui a été l'objet du travail du lauréat ; elle sera toute entière consacrée à la visite de cette région, les frais de transport pour y aller et en revenir restent à la charge de la Société.

Le Lauréat, avant de recevoir son prix, devra :

1° Faire agréer par le Président de la Société son plan de voyage.

2° Justifier — en cas de voyage en pays étranger — de la connaissance suffisante de la langue de ce pays (lecture facile d'un livre ou d'un journal, éléments de conversation) ;

3° S'engager à fournir un compte rendu de son voyage avant le 1er Janvier qui le suivra, et enfin, à ne rendre, en aucun cas, la Société responsable des incidents qui peuvent survenir en cours de route.

PROGRAMME DU CONCOURS DE 1905.

A. Matières du Concours :

France, Alsace-Lorraine, Belgique.

1° *Franche-Comté. — Bourgogne. — Bresse. — Bugey. — Val Romey.*
2° *L'Ardenne (France et Belgique).*
3° *Le versant français des Pyrénées avec ses dépendances.*

Description, géographie *physique,* géographie *économique*, voies navigables, communications avec les régions voisines, géographie historique, ethnographie.

B. Les sujets proposés aux candidats, le jour de la composition, seront taillés dans les matières qui précèdent.

Les candidats sont avertis que la Société tient moins à l'accumulation des détails qu'au bon choix de ceux qui sont caractéristiques de la région étudiée et qu'à l'ordre et à l'intelligence de la composition. Le lauréat sera, non pas le candidat qui en *aura le plus mis,* mais celui qui donnera le mieux à ses juges l'impression qu'il sait l'ensemble, qu'il comprend la valeur de chaque fait et qu'il saura visiter avec fruit telle ou telle région.

C. Il est bien entendu que « visiter une région » ne signifie pas qu'on la parcourra dans tous les sens, ou que cette région devra être très étendue. La plus grande latitude sera laissée au lauréat, sous condition d'entente avec le Président de la Société.

M. Frétin, lauréat du prix Paul Crepy en 1901, a, en août et septembre de la même année, parcouru, à pied et le sac au dos, les Vosges, l'Alsace, une partie de la Forêt-Noire et de la vallée du Rhin.

M. Raoust, lauréat en 1902, a visité les plaines et les vallées lombardes.

M. Babey, lauréat en 1903, a pris pour objectif de son voyage le massif central de la France qui lui avait servi de sujet de concours.

M. Liagre (Louis), lauréat en 1904. La région des lacs italiens.

Nota. — Les candidats sont autorisés à se servir des atlas Schrader et Vidal-Lablache.

BIBLIOGRAPHIE

EN ALSACE-LORRAINE, par Émile HINZELIN. Paris, Plon, 1904.

Ce livre, dédié par un Lorrain de France à ses amis d'Alsace-Lorraine, est une œuvre d'enthousiasme. M. Émile Hinzelin a parcouru « la belle et tragique contrée » non pas une fois mais à maintes reprises, s'arrêtant à chaque ville, à chaque village, un peu à la façon dont son confrère Ardouin-Dumazet a parcouru toute la France, mais moins cette fois en observateur pratique à la recherche d'informations variées, qu'en pèlerin passionné, en amoureux, en artiste et en poète. « Elle m'a dit son secret, — affirme-t-il, — autant qu'elle peut le dire à un homme ». Et cet orgueil n'a rien de déplacé, parce qu'on y sent avant tout quelque chose de désintéressé, de profond et de sincère.

Suivre pas à pas tous les dédales du sujet, c'est une tâche, d'ailleurs agréable, que nous préférons laisser au lecteur. La partie historique tient sa place nécessaire, dans le livre, qu'elle assombrit, hélas, à chaque instant, par tant de souvenirs douloureux, mais la partie descriptive, — la note claire en quelque sorte, — y domine, et de beaucoup. Elle est traitée dans un style simple, élégant, fleuri, qui fait de cette lecture, au point de vue littéraire, un véritable régal. Quelquefois des vers, de jolis vers pleins d'émotion, s'intercalent au milieu de la prose (que vont dire les professeurs de géographie !) Le livre, nullement déparé par ce lyrisme d'ailleurs peu encombrant, apparaît aussi comme une œuvre d'art délicate, d'une grâce originale, pareille à ces jolis villages historiques du côteau lorrain, moitié vignes moitié houblons, dont l'auteur nous décrit le charme complexe, ou encore à ces flèches de cathédrales, sobrement et finement ciselées, dans la contemplation desquelles il s'arrête longuement, en véritable connaisseur. L'art, la littérature, l'industrie d'Alsace Lorraine, l'âme de ce peuple en un mot, si particulière, si différente de celle d'Outre-Rhin, a été étudiée par l'auteur d'une façon brève, mais avec une clairvoyance nette de son sujet. Ouvrage séduisant mais difficile, comme il le remarque lui-même, car ce sujet « se transforme à chaque instant, et se transforme sous un voile. Il présente sans cesse une double énigme à deviner ».

Le livre ne serait pas complet s'il ne se terminait par un chapitre, le plus long de tous, intitulé : « Ce que dit et ce que pense l'Alsace-Lorraine ». Discrètement et sobrement, comme toujours, l'auteur a abordé ici cette question délicate que chaque année semble poser à nouveau, et sa conclusion consolante nous rappelle celle analogue à laquelle arrivait M. Haumant dans sa belle conférence d'il y a deux ans, sur le même sujet. Les sentiments de l'Alsace-Lorraine ont changé dans leur forme peut-être, mais non dans leur essence. En Alsace-Lorraine on parle français *plus couramment* qu'avant la guerre ; on parle et l'on pense français, tout en reconnaissant ce qu'il y a de bon de l'autre côté du Rhin. « Confusion et non fusion », réconciliation peut-être mais non pas union des cœurs. L'âme de la race ne peut changer, pas plus demain qu'aujourd'hui. — Ces choses-là font toujours plaisir à constater, même aux Français ultra-pacifiques de 1904.

G. HOUBRON.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et Découvertes.

FRANCE.

Océanographie. — Cette science se développe rapidement en Europe dans les pays qui s'intéressent aux choses de la mer et aux États-Unis tout spécialement. La France, dans son ensemble, n'a guère pris part au mouvement. Elle possède des océanographes de premier ordre comme M. Thoulet, professeur à l'Université de Nancy, des organisations particulières comme la Société océanographique de Bordeaux, comme les laboratoires maritimes de Wimereux, Roscoff, Concarneau, Banyuls, Tamaris, etc., encore ces laboratoires s'occupent-ils plutôt de zoologie marine et s'arrètent au littoral dans leurs études. Mais l'action publique ne s'est pas encore portée chez elle dans cette direction.

C'est une lacune que voudrait nous aider à combler le prince de Monaco. Déjà dans une série de conférences il a démontré tout l'intérêt de la science nouvelle et s'est proposé de favoriser chez les hommes de science le goût des choses de la mer et de les pousser ainsi sur une étude féconde en résultats.

C'est dans ce but qu'il a décidé d'organiser cette année à Paris un cours d'océanographie. Le Congrès de l'Association française pour l'avancement des sciences a émis des vœux en faveur de l'étude du plankton, c'est-à-dire de la masse organique vivant à la surface ou dans les profondeurs de l'océan, masse composée d'éléments souvent microscopiques dont la densité, la composition, les variations et les déplacements par les courants joue un rôle si considérable dans l'économie générale de la mer. Cette question est une de celles dont on s'est tout spécialement occupé dans les dernières campagnes de la *Princesse Alice*. Mais ce n'est pas la seule, et les professeurs dont le prince de Monaco s'est assuré la collaboration pour ce cours d'océanographie traiteront successivement toutes les questions d'océanographie pure, de zoologie et de physiologie marine.

M. Thoulet, de Nancy, fera son cours sur la topographie du fond des océans ; M. Joubin, professeur au Museum, parlera des caractères généraux des animaux marins, des rapports et des différences que crée la profondeur, des animaux pélagiques, du plankton ; M. Portier, préparateur à la Sorbonne, sera chargé du cours de physiologie et de bactériologie marines.

A la première séance, le prince, ou à son défaut un de ses collaborateurs, fera connaître au public les instruments employés en océanographie, et en montrera l'usage. Tel est le programme de ce cours d'océanographie qui constitue en France une véritable innovation due à l'esprit scientifique et à la libéralité du prince de Monaco.

Ces cours auront lieu le samedi, à neuf heures du soir, à partir du 10 Décembre, dans la salle de l'ancienne Académie de médecine, au coin de la rue des Saints-Pères et du boulevard Saint-Germain, à Paris.

RÉGIONS POLAIRES

La météorologie antarctique et la coopération internationale dans les recherches polaires. — Communication de M. Henryk Arctowski au 8e Congrès international de Géographie, tenu à Washington D. C., U. S. — Résumé :

L'idée de la coopération internationale dans les explorations antarctiques est américaine.

Après les mémorables expéditions de Ross, de Dumont d'Urville et de Wilkes, le premier à insister sur la nécessité de poursuivre l'étude des conditions physiques de régions polaires australes fut Matthew-Fontaine Maury.

A la fin de la *Géographie physique de la mer*, par Maury, il y a des passages que tous ceux qui portent intérêt aux questions antarctiques devraient relire. Et ce qui est encore d'un intérêt actuel aujourd'hui, c'est l'appel adressé aux gouvernements étrangers par Maury en 1861, publié dans les « Annales hydrographiques » de 1862, et remis à M. Mercier, l'ambassadeur de France aux États-Unis.

Maury proposait alors : 1° d'envoyer un vapeur dans les régions antarctiques pour y chercher des ports d'abri pour les navires ; 2° après ce voyage d'orientation, de faire partir des pays intéressés des expéditions équipées pour deux ou trois ans, destinées à hiverner dans les ports choisis afin de recueillir des éléments scientifiques.

Cet appel de Maury ne fit malheureusement pas grand bruit.

Neumayer, qui commença dix ans plus tard sa campagne pour la réalisation d'une expédition antarctique, ne le mentionne pas. Et Sir John Murray, qui a tant travaillé cette question, ne semble pas l'avoir connu.

Le premier navire qui a hiverné dans le Sud fut la *Belgica* en 1898, jusque-là on ne savait presque rien du climat hivernal antarctique. La publication des résultats des observations météorologiques de cette époque est enfin à peu près complète, il y a cinq rapports parus sur les nuages, la neige, le froid, les phénomènes optiques de l'atmosphère et les aurores australes ; ils permettent de juger de la valeur des documents rapportés par l'expédition belge.

Ces résultats constituent simplement un premier pas sur le terrain des recherches et il est heureux que la *Belgica* ait été suivie de près par le *Southern-Cross*, le *Gauss*, le *Discovery*, l'*Antarctic* et le *Scotia*. Néanmoins leurs constributions à la science ne sont pas définitives, elles serviront surtout à orienter les travaux ultérieurs.

Nous dirons, comme Maury il y a quarante ans, que les éléments météorologiques recueillis sont encore très insuffisants. Aussi, plus tôt ou plus tard, il faut continuer les observations.

Si toutes les expéditions avaient hiverné simultanément et avaient été secondées par des stations dans les îles environnant la masse glacière antarctique, l'analyse de leurs observations aurait probablement révélé la position exacte des isothermes et des isobares tout autour de cette masse, et de plus le trajet des tempêtes, et peut-être même les lois de la circulation atmosphérique dans ces parages ; mais vu la dispersion des observations, celles-ci constituent seulement des données pour l'avenir, on ne saurait établir maintenant et d'après elles la dynamique de l'atmosphère.

La météorologie antarctique présente assez d'intérêt pour justifier de nouveaux sacrifices, à la condition de prendre en considération l'appel de Maury à la coopération effective des diverses nations.

Il faut un aussi grand nombre que possible de stations opérant simultanément non seulement pour accumuler les chiffres des observations journalières ordinaires, mais aussi pour enrichir notre connaissance des conditions de l'atmosphère supérieure par l'étude de la hauteur des nuages comme de la vitesse et de la direction de leurs déplacements, et par l'envoi de cerfs-volants munis d'appareils enregistreurs.

Il faut que le rapprochement de ces stations permette de dessiner, après le retour des expéditions, des cartes synoptiques jour par jour, et même heure par heure pour les cas intéressants, afin de connaître la marche habituelle des cyclones, nombreux autour de la calotte glaciaire. Nous ne savons même pas à présent s'ils convergent vers le pôle en spirale, ou si, au contraire, le mouvement de l'air prenant naissance au bord de la calotte abandonne le cercle polaire pour suivre une direction vers le Nord-Ouest.

Il n'y a pas moins à constater du côté de la relation des diverses formations de nuages avec les pressions barométriques et par conséquent avec la circulation générale de l'air.

Tout cela n'est pas indifférent aux études météorologiques sur les autres points du globe. Et, évidemment, pour arriver à des solutions il faut un plan d'action commun.

L'existence d'îles autour de la calotte antarctique rend possible l'établissement de stations de connexion des régions polaires proprement dites avec le Sud de l'Amérique et l'Australie.

M. Arctowski propose nommément le réseau suivant de stations : les îles Malouines (ou Falkland), l'île des États, Diego Ramirez, le phare de Los Evangelistas ; puis en second rang vers le Sud, la Géorgie du Sud, les îles Sandwich, Orkney et Shetland du Sud. Enfin des postes sur la Terre de Graham, à Snow Hill où Otto Nordenskjöld a hiverné, plus deux stations flottantes : l'une dans la région de la dérive de la *Belgica* et l'autre dans la mer de Weddell. Le polygone ainsi formé serait suffisamment grand et ses points seraient suffisamment rapprochés les uns des autres.

M. Henryk Arctowski a dressé le devis d'une telle entreprise pour une année, le total s'en élève à 530,000 dollars, soit un peu plus de 2,650,000 francs à partager entre les différentes nations participantes.

Cette dépense n'a rien d'exagéré vu la grandeur du résultat qu'on peut s'en promettre, non seulement pour la météorologie générale mais encore pour l'océanographie.

Finalement, il demande au Congrès la nomination d'un Comité chargé de présenter un plan et des propositions pour son exécution, dans le but d'arriver à cette grande étude internationale.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

BULLETIN MENSUEL COMMERCIAL

L'ensemble des opérations du commerce extérieur de la France, pendant les onze premiers mois de l'année courante, se chiffre par 8,056,698,000 fr., contre

8,128,934,000 fr. pendant la période correspondante de 1903, soit, en 1904, une diminution d'un peu plus de 72 millions de francs.

Les chiffres ci-dessus se décomposent ainsi : à l'importation, 4,071,753,000 fr., du 1er Janvier au 30 Novembre 1904, contre 4,301,349,000 fr. en 1903 ; à l'exportation, 3,984,945,000 fr. en 1904, contre 3,827,585,000 fr. en 1903.

La comparaison faite entre les différents chapitres des statistiques douanières nous montre que les importations ont diminué d'une façon sensible, surtout en ce qui concerne les matières premières qui, à elles seules, ont perdu près de 139 millions et demi, sur un chiffre global de 2 milliards 575 millions. Ceci laisserait supposer que l'industrie n'a pas toute l'activité désirable. Seuls les objets fabriqués ont progressé, à l'entrée en France, d'un peu plus de 4 millions de francs.

Au chapitre des exportations, par contre, toutes les principales catégories de marchandises accusent des plus-values : les objets d'alimentation, 25 millions ; les matières premières, 46 millions un quart ; les produits manufacturés, 43 millions 221,000 fr. ; les colis-postaux, près de 43 millions. Pour cette dernière catégorie, la Douane ajoute (et c'est une heureuse innovation), une indication intéressante : sur les 274 millions de francs de colis-postaux expédiés de France, il y a pour plus de 17 millions de soieries.

En résumé, le bilan commercial de la France qui s'établissait, à fin Novembre 1903, par 473,764,000 fr. au crédit de l'étranger, ne donne plus qu'un solde débiteur de 86,808,000 fr. à fin Novembre 1904. Toutefois, il faut tenir compte que la France a acheté pour près de 140 millions de francs de moins de matières premières que l'an dernier.

J. Petit-Leduc.

ASIE.

La navigation en Chine. — Nous empruntons à notre excellent confrère *Le Phare* les renseignements suivants qu'il a puisés dans le rapport commercial de la légation de France à Pékin :

« L'année 1903 marque un progrès sensible sur la précédente. Il a été, en effet, enregistré, tant à l'entrée qu'à la sortie des ports à traité, 77,012 navires contre seulement 69,499 en 1902 ; et le total de leur tonnage s'élève à 57,290,389 tx contre 53,990,002. C'est, on le voit, une augmentation considérable ; elle l'est plus encore si l'on envisage la première année (1899) de cette dernière période quinquennale pour laquelle nous relevons 65,418 bateaux avec 39,268,330 tx.

Si l'on rapproche ces différents chiffres les uns des autres, on voit que le tonnage augmente plus rapidement que le nombre des navires. C'est là une nouvelle preuve à l'appui de la tendance générale à augmenter la capacité des bâtiments de transport.

Si nous défalquons du nombre total de navires 8,011 jonques chinoises, jaugeant 400,578 tx, tous les autres bâtiments, voiliers ou vapeurs, même ceux qui naviguent sous pavillon chinois, sont du modèle en usage dans les marines commerciales des différentes puissances maritimes.

La première place dans ce mouvement des ports à traité est toujours détenue par l'Angleterre ; en progrès sur l'année précédente, avec ses 25,297 navires de 28 millions 122,987 tx de jauge, elle est en recul sur 1899. Mais ce recul est plus apparent que réel. La vérité est que les armateurs chinois, pendant les années 1900 et 1901, ont fait naviguer sous pavillon anglais bon nombre de leurs bâti-

ments, mesure prudente qu'explique suffisamment l'insécurité de cette période troublée.

Elle n'avait plus de raison d'être en 1903 ; voilà pourquoi c'est avec 22,697 navires, d'un tonnage total de 9,510,631 tx, que les Chinois nous apparaissent au second rang, qu'ils conservent encore.

Le conserveront-ils longtemps ? Les Japonais marchent vite. Ils arrivent bons troisièmes, au moins pour le tonnage (7,965,358 tx pour 7,554 navires) ; il est certain que la guerre actuelle va marquer pour eux un temps d'arrêt et peut-être un recul. Bien que la flotte russe leur ait été peu redoutable, ses rares sorties ont cependant inquiété le commerce du Japon, qui a dû d'ailleurs détourner du trafic chinois, pour l'employer à ses transports, une très grande partie de ses navires marchands.

Les Allemands aussi continuent à progresser, mais plus lentement ; et le ralentissement que nous notons est assez sensible. Sans doute, leurs 6,424 navires avec 7,310,427 tx de jauge font encore bonne figure, mais l'avance gagnée sur 1902 est peu considérable. Ils semblent fatigués par l'effort exagéré des dernières années. « Sur leur ligne de *Reichsdampfer* ils ont dû retirer leurs plus beaux bateaux qui étaient trop dispendieux ». Nos lettres d'Allemagne ont édifié nos lecteurs sur la tendance actuelle des grandes Compagnies allemandes de navigation. Une coûteuse expérience des grandes vitesses les fait renoncer à cette chère réclame, et nous avons vu que les actionnaires ne sont pas disposés à remplacer par des similaires les paquebots ultra-rapides et luxueux dont ils ont eu la bonne fortune de se débarrasser au profit (?) des Russes.

Les progrès des Américains sont remarquables ; en un an, ils ont passé de 1,295 à 1,736 navires et de 493,831 à 559,686 tx. On connaît leur ambition : faire du Pacifique un lac américain. Ils y travaillent, et il est certain que le canal interocéanique leur donnera une arme de choix, pour la conquête du marché jaune. Ce sera, par excellence, l'outil particulièrement adapté à son usage.

Les Norvégiens sont en recul sur l'année précédente. Il en est de même des Russes, et pour ceux-ci, quel que soit le résultat final de la guerre actuelle, il est certain que les échecs répétés de leur flotte en Extrême-Orient, ont porté à leur marine de commerce un coup dont elle ne se relèvera pas d'ici de longues années. Même battus, leurs adversaires d'aujourd'hui seront toujours en meilleure posture vis-à-vis de la Chine, et ils ont donné trop de preuves de leur savoir-faire pour que l'on puisse mettre en doute le succès plus ou moins lointain de leurs efforts de pénétration dans l'Empire du Milieu.

C'est par le pavillon français que nous tenons à terminer cette rapide revue, heureux, cette fois, d'avoir à constater des résultats qui nous sont favorables.

Nous avons eu si souvent à regretter, sur tant de points du globe, le recul de notre marine marchande, qu'il nous est agréable d'enregister un progrès. Il est fort appréciable, puisque, de 1,511 navires avec 833,759 tx de jauge en 1902, nous passons en 1903 à 2,596 navires avec 1,178,200 tx. C'est un gain sérieux, plus important même, proportionnellement, que celui des Japonais. On voit que nous commençons à tirer profit de la position privilégiée que nous créent, en Extrême-Orient nos établissements d'Indo-Chine.

D'autre part, si l'on se réfère à la partie du rapport qui traite de la valeur relative des marchandises, on remarquera qu'à ce point de vue, la quote-part de notre pavillon est notablement supérieure à ce qu'elle est pour le tonnage enregistré. « Cela provient de ce que nos navires embarquent la presque totalité des ballots de soie exportés de Chine, qui représentent sous un petit volume une très grosse valeur ».

Alors que les cargaisons françaises à l'entrée ne représentent qu'une valeur de 14,543,635 francs, à la sortie, elles sont estimées à plus de 23 millions, se rapprochant comme prix, très sensiblement, des cargaisons exportées par l'Allemagne, dont le tonnage total est cependant plus de six fois supérieur au nôtre.

E. Lefrançois.

Le port franc de Wladivostock. — M. Plarr, agent commercial de France à Wladivostock, croit devoir appeler l'attention du commerce français sur la récente déclaration de port franc de Wladivostock et son immense région. Des navires de commerce jaugeant de 1,500 à 1,800 tonneaux, allemands, norvégiens, anglais et américains viennent à ce port des stations les plus éloignées de leurs pays, touchent à Sakhaline et vont à Nicolaefsk (Amour), malgré l'état de guerre, y apportant des produits divers de leurs pays et emportant des quantités considérables de saumons, truites saumonées, qui pullulent dans ces parages, vendues à très bon prix, suivant le poids des poissons, minimum 8 livres, jusqu'à 20 livres : à raison de 8 fr. à 40 fr. (3 à 15 roubles) le cent.

Il y a trois passages de poissons de Juillet à Septembre. Généralement ce poisson est vidé et salé sur place, la consommation du sel naturel à raison de 8 livres par poud de poisson, atteint 150,000 pouds par saison à Nicolaeisk-sur-Amour seul, ce qui donne une idée de l'importance de ce trafic.

Les navires américains, allemands amènent ce sel à raison de 49 copp 55 le poud (16 kilog.), il est mis en sacs de 3 pouds généralement et revendu de 90 copecks à 1 fr. 20 le poud, et cette année, en raison de l'abondance du poisson et du manque de sel, celui-ci se vendait 2 roubles le poud. Ces navires emportent ensuite à Nicolaefsk d'énormes quantités de poisson salé et fumé.

Les négociants et armateurs français ne pourraient ils venir avec leurs navires chercher de ce poisson, aussi conservé à bord dans des frigorifiques *ad hoc*, ou entreprendre sur place une très lucrative fabrique de conserves et amener des produits français bon marché, conserves de légumes, fruits, vins, liqueurs, bimbeloteries, parfums français, huile d'olive ?

AFRIQUE.

Avenir financier du Maroc. — Le rédacteur de la semaine financière du *Temps*, observateur très averti, a publié ses impressions recueillies dans un récent voyage au Maroc. Ses lignes constituent malgré leur concision une peinture claire et complète des perspectives économiques, financières et même politiques que nous pouvons entrevoir dans la portion accessible de l'empire chérifien, quoique les événements survenus récemment en rendent la probabilité plus précaire :

« S'il est vrai que les voyages forment la jeunesse, il est non moins exact qu'ils précisent singulièrement et illustrent en quelque sorte, les notions que l'âge mûr prétend avoir sur toutes choses.

Au cours d'un voyage en Espagne, nous avons eu la curiosité de franchir le détroit et d'aller passer quelques jours au Maroc. N'est-ce pas de l'actualité ? L'expédition n'a rien de téméraire : six à sept heures ou trois heures et demie de mer, suivant qu'on s'embarque à Cadix ou à Gibraltar sur un bon ou sur un mauvais bateau, et l'on est transporté comme par un coup de baguette, d'un milieu européen très civilisé, dans un décor d'une couleur très douce, au milieu d'une

population quelque peu sauvage, grouillante et bruyante à ce point, que le premier aspect en semble factice, apprêté et l'effet d'une mise en scène.

Le Maroc est notre emprunteur. Nous voulions voir de près notre débiteur, le palper pour ainsi dire, nous rendre compte en quelques jours — c'est bien de la prétention — de son caractère, de ses dispositions à l'égard des étrangers et particulièrement à notre égard, mesurer le crédit qu'on peut lui faire, apprécier, en un mot, les conditions de sécurité de notre premier placement dans ce pays. Nous nous sommes aperçu bien vite que le sujet était très vaste et qu'autour d'une question financière en apparence assez simple, se groupaient toutes les questions intéressant notre intervention politique dans ce pays. Aussi, n'avons-nous pas la prétention d'apporter ici, après un si court séjour à Tanger et à Tétuan, les résultats d'une enquête. Nous nous contenterons de transcrire les notes rapides recueillies au cours de quelques jours d'excursions et de propos échangés.

La nature est encore le livre le plus instructif et le plus clair qu'il y ait au monde. Elle laisse des impressions d'autant plus vives qu'elle est la source même de toutes choses dont les livres des hommes, quelle que soit leur perfection, ne sont que le pâle reflet.

A peine a-t-il posé le pied sur le sol marocain, que le touriste est tout de suite saisi par les préoccupations de tous : quelles sont les intentions de la France ? Qu'en pensent les légations étrangères ? Et puis, que va-t-on faire pour établir la sécurité au Maroc ? Quelles mesures de police seront prises ? Quelle est l'attitude du sultan ? Que pense la population indigène ? La perception de notre quote-part dans les recettes des douanes s'opère-t-elle régulièrement ? Voilà déjà pas mal de questions assez complexes.

D'abord, il est de toute évidence — cela était prévu d'ailleurs — que l'intervention pacifique de la France et notre première opération de crédit au Maroc se heurtent à un esprit d'hostilité de la part non seulement des tribus révoltées, mais surtout de certains groupes étrangers et d'intermédiaires européens tout à coup troublés dans leurs intérêts, chassés de positions où ils s'étaient assuré des revenus considérables, parce qu'ils étaient usuraires.

En effet, un emprunt à 6 % d'intérêt environ consenti au sultan, met fin à toutes ces opérations de crédit ruineuses auxquelles l'avaient réduit jusqu'à présent, les exploiteurs étrangers de ses fantaisies puériles. Cet emprunt régulier et fait à des conditions avouables marque le commencement, — il faut l'espérer, du moins, — d'une ère de civilisation et de progrès économique pour le Maroc. Non seulement il soustrait le sultan au brigandage financier d'intermédiaires sans scrupules, mais il écarte des indigènes eux-mêmes la menace d'extorsions fiscales arbitraires.

Il est donc très naturel, mais nullement inquiétant que certains intérêts menacés accueillent l'accord anglo-français avec défaveur et le combattent indirectement par tous les moyens en leur pouvoir. Si l'on ajoute à cet état d'hostilité, l'esprit de dénigrement de quelques-uns des nôtres qui auraient préféré de beaucoup à la pénétration pacifique adoptée, une politique de prise de possession brutale de nature sans doute à faire ressortir leurs hautes qualités d'administrateurs, on aura, pensons-nous, envisagé les difficultés d'un certain ordre auxquelles nous avons à faire face dès maintenant.

Quant au pouvoir administratif des villes ou villages, il nous a paru très accueillant. Persuadés que l'intention de la France n'est pas de les déposséder brutalement, les gouverneurs et pachas nous ont paru fort affables, très flattés d'ailleurs, qu'on les visite. D'autre part, comme ils comprennent qu'avec le concours des capitaux français et le contrôle institué sur les douanes, les trafics et les rapines

ne seront plus guère possibles, ils ont tendance à se rallier à une politique conservatrice des situations acquises.

Quant à la mission confiée au capitaine Fournier, il va sans dire qu'elle est l'objet de commentaires divers à Tanger. Les impatients ne manquent pas de la critiquer et prévoient son inefficacité. Le capitaine joue au soldat et ne fait pas la police des routes, dit-on. Mais on paraît oublier que la première chose à obtenir des soldats du sultan, c'est la confiance en leurs chefs et la confiance en soi. Or, pour avoir l'un et l'autre, le soldat doit être payé régulièrement, être bien nourri et apprendre son métier, autrement dit être mis à l'école du soldat. C'est sans doute ce travail de préparation et de patience dont on fait un grief au capitaine Fournier. Nous ne croyons pas qu'il soit disposé à s'en émouvoir.

Certes, tout le monde à Tanger et dans les autres agglomérations du Maroc, a hâte de voir la sûreté des routes rétablie. Il est intolérable de ne pouvoir se rendre par terre, de Tanger à Tetuan ou de Larache à Fez, sans courir le risque d'être assommé ou plutôt rançonné. Les légations intéressées à ne pas avoir d'affaires sur les bras, engagent leurs nationaux à rester, jusqu'à nouvel ordres, dans les villes et déclinent toute responsabilité à l'égard des caravanes qui s'engagent dans l'intérieur du pays malgré leurs avertissements.

Il résulte de cet état de choses un malaise qu'il convient de dissiper et les mesures de police qui seront prises sur nos conseils, seront bien accueillies par la population urbaine et suburbaine qui entend avant tout ne pas être gênée dans la vente de ses produits. Elles ne détermineront, d'autre part, aucun soulèvement de fanatisme dans les tribus qui, vivant de rapines, c'est-à-dire étant hors la loi, ne s'étonneront nullement des mesures de répression prises à leur égard.

Hors ces mesures de police nécessaires et qui seront sans doute appliquées sans faiblesse, que faut-il faire ? Pénétrer le pays par les moyens pacifiques qui ne sont pas les moins sûrs en face de populations naturellement fières et belliqueuses et qui du moins, sont les moins coûteux ; fortifier l'autorité du sultan, afin d'obtenir du pays, avec le minimum de sacrifices, le maximum d'avantages. C'est au sultan seul que nous devons avoir affaire : c'est lui notre débiteur, il doit être notre intermédiaire ; il doit répondre vis-à-vis de nous, de la sécurité du pays et du respect des engagements pris en son nom. S'il n'a pas encore réalisé la première de ces conditions, la seconde nous est assurée. La perception de la part réservée aux porteurs de l'emprunt 5 % sur les recettes des douanes, s'opère avec la plus grande exactitude ; nous avons pu nous en convaincre par nous-mêmes. Que faut-il de plus aux porteurs de l'emprunt de 1904 ? Le contrat stipule en leur faveur un droit de contrôle et d'enquête sur la perception des douanes. Mais du moment que l'annuité nécessaire au service de l'emprunt est assurée par l'importance des versements journaliers, l'exercice de ce droit ne saurait, quant à présent, c'est-à-dire au début du fonctionnement des agences de perception, qu'embarrasser et peut-être compromettre les excellents rapports établis entre les administrateurs des douanes marocaines et les agents français de perception. Ajoutons, d'ailleurs, que c'est sur la demande expresse du sultan que ce droit de contrôle et d'enquête a été donné aux porteurs de l'emprunt, à cette fin sans doute que leurs représentants puissent fournir au sultan des indications précieuses sur la moralité de ses administrateurs.

Jusqu'ici, le représentant de la Banque de Paris à Tanger, M. Thenon, remplaçant par intérim le délégué officiel des porteurs de titres en congé, a dans un esprit de prudence et avec un sens pratique qu'on ne saurait trop louer, usé de cette faculté de contrôle, à un point de vue économique qui répond aux projets

financiers de l'avenir. Avec beaucoup de prévoyance, il a fait dresser des états de statistique qui sont autant de questionnaires sur la nature, la provenance, les quantités de marchandises exportées et importées. C'est en réunissant ces éléments sur la nature et la puissance de production ou d'achat du Maroc, que les banques et les capitalistes étrangers pourront établir le pouvoir d'emprunt du pays et proportionner leur concours à ses moyens économiques, aborder la question de la réforme monétaire qui s'impose en premier lieu, envisager enfin sous quelle forme et dans quelle mesure devra être réalisée cette autre question des chemins de fer si importante pour la pénétration pacifique du Maroc.

Nous ne doutons pas que toutes ces questions soient comprises et approuvées au Maroc, du moment qu'elles auront pour objet de développer la richesse du pays et, par conséquent, d'atténuer la misère des individus. Seuls, nous le répétons, les intérêts de certains intermédiaires européens qui ont eu tout le temps depuis quelques années, de faire leur fortune au Maroc, seront lésés. Mais c'est là une considération particulière qui ne doit avoir aucune valeur au seuil de la grande œuvre politique et économique entreprise par notre pays.

Mais, avons-nous entendu dire, que fera le sultan lorsque dans quelque temps, il aura épuisé toutes les traites tirées par lui sur les banques en vertu du contrat du premier emprunt public ? Les facilités de perception données aux agents français seront-elles maintenues? La raison de l'intérêt immédiat ne subsistant plus, le sultan ne reprendra-t-il pas sa parole et le gage donnés ?

Tout d'abord, la question d'argent et d'intérêt est très familière au Maroc. Le sultan sait fort bien que nous n'avons prêté notre argent qu'à la condition qu'il soit productif d'intérêt jusqu'à son entier remboursement.

A supposer que ce souverain fût naturellement disposé à se soustraire à ses engagements, ne l'aurait-il pas montré déjà et n'aurait-il pris position à cet égard' et plus délibérément, avec moins de risques aussi, devant des prêteurs particuliers remboursés précisément par lui, à l'aide d'une partie de l'emprunt de 50 millions ?

Et puis, pourquoi le Maroc ferait-il exception à la règle générale ? Ses tendances à s'ouvrir à la civilisation lui imposent les obligations et les dépenses des pays civilisés. Le Maroc devra donc continuer d'emprunter. Et c'est la meilleure garantie du respect de ses engagements financiers antérieurs. Au surplus, nous n'insistons pas sur les garanties politiques données aux porteurs de titres et dont le sultan, nous en avons la conviction, ne leur donnera pas l'occasion de faire usage.

Sans compter que devant une seconde demande d'emprunt, le sultan devrait fournir aux prêteurs des garanties nouvelles et la justification de l'emploi des capitaux empruntés. A ce moment, le Maroc sera entré bien définitivement, ce nous semble, dans le concert des pays dits civilisés. Il appréciera alors à sa valeur la nécessité du crédit et jugera que sa perte équivaudrait pour lui à une banqueroute tout à la fois politique et financière.

De toutes ces considérations, ne paraît-il pas résulter que la politique pacifique, mais sans faiblesse, adoptée au Maroc par la France, est de beaucoup la meilleure, qu'elle est la plus économique et qu'elle assure le mieux les conditions de sécurité et de garantie que nous recherchons ».

AMÉRIQUE.

A Saint-Pierre et Miquelon. — Cette petite colonie française a trop de fonctionnaires. Les services civils coûtent 129.000 fr. à Saint-Pierre et les frais de route et de transport des fonctionnaires se sont élevés en 1903 à tout près de

24,000 fr. C'est trop pour une île qui n'est pas en réalité une colonie, mais un simple port de pêche situé de l'autre côté de l'Atlantique. De pareilles dépenses pour l'administration sont exagérées. Aussi dans une remarquable étude sur cette colonie, adressée de Saint-Pierre au *Journal des Débats*. M. Robert de Caix a-t-il dit avec raison :

« Sur toutes ces dépenses, et sans doute aussi sur quelques-unes des autres, des économies sensibles seraient réalisables. Ces économies pourraient servir soit à permettre des dépenses vraiment profitables, soit à faire disparaître des recettes qu'on peut qualifier de désastreuses. A l'heure actuelle, Saint-Pierre vit dans un isolement surprenant. Un service, d'ailleurs largement subventionné, relie deux fois par mois le petit port français à Sydney et à Halifax, mais les navires qui desservent régulièrement la côte Sud de Terre-Neuve passent quatre fois par semaine en vue de Saint-Pierre sans y toucher. Les Saint-Pierrais ne voient d'eux que la traînée de fumée qu'ils étendent à l'horizon.

« Aujourd'hui, pour se rendre de Terre-Neuve à Saint-Pierre, il faut perdre un peu trop de temps ou d'argent. Le vapeur terreneuvien en relation à Plaisance ou à Port-aux-Basques avec le chemin de fer nous dépose à quinze milles de la petite île française, qui est bien en vue, mais là finit toute organisation moderne. Il faut ou bien affréter un petit voilier terre-neuvien ou bien demander un petit vapeur à Saint-Pierre : s'il fait du brouillard, et que l'affrètement en soit prolongé, ce dernier procédé vous fait payer aussi cher les quinze milles de Terre-Neuve à Saint-Pierre que les 2,000 milles de tout l'Océan entre Liverpool et Saint-Jean. Le même petit vapeur français vient bien sur la côte de la grande île voisine, mais pour une raison quelconque il s'arrange pour y toucher au moment de la semaine le plus éloigné des dates de passage des paquebots terre-neuviens. Il paraît que, pour une subvention de 1,000 dollars, ces derniers auraient desservi Saint-Pierre même.

« Il a été impossible de trouver cette somme de 5,000 francs dans le budget de la colonie. Il faut espérer qu'on ne tardera pas à être plus heureux, car le commerce et les voyageurs, et en particulier, les touristes américains qui se répandent chaque année plus nombreux dans le Nord, délaisseraient moins Saint-Pierre si la petite colonie trouvait les 5,000 fr. nécessaires pour être moins ridiculement reliée à la côte voisine de Terre-Neuve.

« Mais une raison plus sérieuse a détourné de Saint-Pierre le commerce, aggravant les effets du Bait Bill qui éloignait les Terre-Neuviens ; nous voulons parler des taxes sur la navigation, ces recettes désastreuses que l'on ne cesse de dénoncer. Les « taxes accessoires de navigation », qui rapportent 144,000 fr., sont de 3 fr. par tonneau de jauge pour tout navire se livrant à la pêche ou à des opérations commerciales, et de 1 fr. 35 pour les bâtiments français ou étrangers venant en relâche et ne débarquant pas de marchandises. De l'avis unanime, c'est là une charge exorbitante qui a contribué à éloigner les navires qui touchaient autrefois à Saint-Pierre, pendant la saison de pêche. Des économies permettant de faire disparaître ces taxes seraient un grand bienfait ».

III. — Généralités.

Signe des temps : l'Amérique à la Sorbonne. — La Société de Géographie de Lille conserve précieusement le souvenir de la visite de

M. Gaston Deschamps. Cet éminent littérateur venait dans notre Séance solennelle de 1901 nous entretenir des Universités des États-Unis et dans son évocation charmante de ces institutions d'un pays lointain dont nous ne voyons ordinairement que des scènes superficielles et qui nous semblent étranges et souvent excentriques, sans doute parce qu'elles sont insuffisamment rapportées, il nous apprenait pourquoi et comment il avait été l'hôte des établissements d'enseignement supérieur de l'autre côté de l'Atlantique. Il s'est trouvé là-bas un enthousiaste de la culture française, — pardon, j'exprime ici une idée à la française, revenons plutôt à la manière américaine, plus près de la pratique et de la réalité : il s'est trouvé là-bas un tout jeune homme, d'une aimable et intelligente maturité à un âge où d'ordinaire on se préoccupe, surtout, chez nous, des effervescences de la vie, appréciant tout ce que la connaissance et l'usage de la littérature et de l'histoire françaises pouvaient ajouter à l'esprit de ses concitoyens.

Élève remarquable de l'Université de Harvard et en possession d'une fortune considérable acquise par son père, à la tête lui-même des affaires où elle s'était développée, il animait d'une nouvelle vie l'ancien « Cercle Français » de Harvard, et se faisait le promoteur principal en Amérique d'une « Alliance française », la branche la plus importante de cette association de notre pays, d'un développement exubérant aux États-Unis et qui, en France même, vit simplement, modestement, grandissant lentement. Sa libéralité avait pourvu ces organismes de tout ce qu'il fallait pour les faire prospérer. Dans les cercles français, à Harvard et dans les Universités qui en ont suivi le mouvement, non seulement on apprend le français, mais on discourt, on cause, on lit, on joue en français des pièces de théâtre comme les « *Plaideurs* », au grand complet, en costume, avec toutes les recherches de la mise en scène et de la diction.

Tous les ans un conférencier appelé de France vient parler en français d'histoire, de littérature et d'art, non seulement à Harvard mais de l'Atlantique au Pacifique dans toutes ces riches Universités, indépendantes absolument les unes des autres et la plupart d'entre elles indépendantes aussi de l'État, mais fraternellement unies par la pensée, qui s'associent à l'œuvre initiale.

C'est ainsi que dans la grande république sont passés tour à tour MM. Brunetière, René Doumic, Édouard Rod, Henri de Régnier, Gaston Deschamps, Hugues Le Roux, Léopold Mabilleau, André Michel, Anatole Leroy-Beaulieu et d'autres sans doute que j'omets, semant la pensée française dans les cerveaux américains où, se mêlant avec leur sève particulière, elle fait pousser des rameaux sur lesquels fructifient les forces propres aux deux races. C'est ainsi que M. Gaston Deschamps nous peignait de sa parole éloquente appuyée d'illustrations parlant aux yeux, les tableaux délicats et séduisants des Universités spéciales où s'élèvent des générations féminines pourvues à la fois des grâces anciennes et de la puissance scientifique du temps présent.

L'auteur de ce mouvement, tout jeune encore à présent, M. James H. Hyde, ne voulait pas le localiser dans le Nouveau Monde, sa noble ambition était de le transporter vers notre vieux continent, et de réaliser chez nous, en France, le mélange fécond qui réussit si bien depuis plusieurs années sur son sol natal.

Les moyens financiers il les trouvait simplement dans sa fortune, c'est un luxe de plus qu'il se donnait, car la nouvelle fondation il la voulait aussi faire à ses frais. Mais le Président de « Harvard University », en accord complet de sentiment et luttant de générosité avec lui, voulait que l'Université participât aux charges de l'entreprise et offrait de déléguer un professeur pour accomplir la mission projetée.

Si quelque embarras était à redouter, ce n'était donc pas de ce côté. On pouvait craindre plutôt que nos habitudes mentales fussent rebelles à l'innovation projetée.

Mais ces appréhensions se dissipaient d'année en année à mesure que nos conférenciers rapportaient sur l'Amérique des notions plus distinctes et les répandaient autour d'eux dans le monde universitaire, à mesure aussi que les facilités de communication permettaient une plus profonde pénétration réciproque des deux sociétés.

Aussi quand il s'en ouvrit enfin à M. Liard, ne rencontra-t-il aucune résistance, pas plus que devant le Conseil de l'Université qui adopta à l'unanimité l'offre de recevoir un professeur de Harvard qui, deux fois par semaine, ferait en anglais, à la Sorbonne, un cours sur l'Amérique et la littérature américaine.

Le nouveau professeur, M. Barrett Wendell, pourvu de toutes les qualités nécessaires à son entreprise, arrive chez nous comme un missionnaire des sympathies américaines et sera sûrement accueilli par les sympathies françaises. Son rôle commencé le 19 Novembre à la Sorbonne, où il enseigne le mardi et le samedi de chaque semaine, ne s'arrêtera pas à Paris, les Universités de province seront à leur tour conviées à le recevoir et à l'entendre. L'Université de Lille aura probablement l'honneur de sa visite dans la deuxième quinzaine de Mars.

N'est-ce pas un *signe des temps,* cette fusion des esprits ? Qui donc aurait songé il y a seulement dix ans à cet échange international ? L'idée en aurait paru assurément téméraire même dans nos milieux les plus amis du progrès.

Sa réalisation aujourd'hui n'étonne plus. Elle aura peut-être chez les deux peuples des résultats féconds : en infusant à notre vieille patrie l'amour de l'action, l'audace, l'énergie persévérante ; en jetant dans la mentalité de l'autre côté de l'eau des germes de souplesse, de douceur et de raffinement pour achever la puissance et la noblesse qui s'y sont épanouies si largement au soleil de la liberté et dans la lutte contre une nature naguère indomptée.

Les Ferry-boats entre Douvres et Calais. — Le « ferry-boat » est originairement le bac qui traverse une rivière. Les Américains ont transformé les bachots qui en Europe jadis faisaient ce service en grands bâtiments à vapeur, capables depuis de nombreuses années de recevoir les trains sur une rive pour les transporter sur l'autre. Ce système chez les « go ahead » américains s'est développé de plus en plus ; il a émigré depuis dans notre vieille Europe pour assurer, par exemple, les communications entre les îles danoises. L'un de ces bateaux va enjamber 26 milles de Gjedser (Seeland) à Warnemunde (Allemagne), au grand bénéfice des communications dano-allemandes.

Sur le Transsibérien même, dans l'antique Asie, le lac Baïkal est traversé par des bateaux porteurs de trains.

Pourquoi a-t-on perdu tant de temps en projets de tunnels et de ponts sous et sur le Pas-de-Calais au lieu de songer à ce moyen relativement facile et peu coûteux d'améliorer les relations franco-anglaises par une simple traversée de 22 milles. C'est une question à laquelle on a peine à répondre par une bonne raison. Enfin, il paraît qu'on y pense sérieusement à présent !

L'expérience nous démontre que l'esprit humain a coutume de s'égarer dans mille complications avant d'arriver aux solutions simples.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
V. DELAHODDE.

TABLE DES MATIÈRES

DU SECOND SEMESTRE DE 1904.

Grandes Conférences.

Communications

Excursions.

Procès-verbaux.

Concours.

Congrès.

Bibliographie.

Faits et Nouvelles géographiques.

I. — GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE. — EXPLORATIONS ET DÉCOUVERTES

France.

France et Colonies.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

Océanie.

Régions polaires.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

France.

Europe.

Asie.

Afrique.

Amérique.

GÉNÉRALITÉS.

Lille Imp. L. Danel

